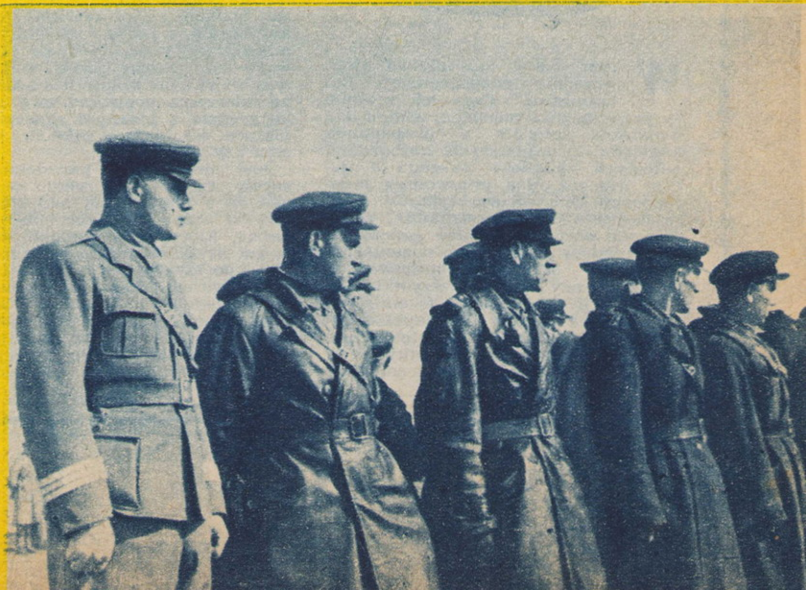
Skrzydlata
POLSKA
NR 34 (424) • 19.VIII.1959 • CENA 2 zł

W numerze: JANUSZ MEISSNER • OSTATNI LOT • „ŁOSIE" ATAKUJĄ

PIERWSZY BÓJ POD WARKĄ

15 lat temu młodzi piloci ludowego lotnictwa polskiego wyruszyli do walki z faszystowskim najeźdźcą. Atakujące Niemców pod Warką samoloty 3 pułku lotnictwa szturmowego Ił-2 osłaniały z powietrza myśliwce Jak-9 (na zdjęciu). Z prawej: Piloci 1 pułku „Warszawa" na lotnisku przyfrontowym pod Warszawą.
Zdjęcia archiwalne



DNI LOTNICTWA 1959

6—13.IX. TYDZIEŃ LOTNICTWA

23.VIII — Uroczystości w Warce ● 1.IX — Otwarcie Centralnej Wystawy Lotniczej we Wrocławiu ● 5.IX — Centralna Akademia w Poznaniu ● 6.IX — Wielkie pokazy lotnicze nad Stadionem Dziesięciolecia z okazji Dożynek ● Pokazy lotnicze: w Szczecinie, Wrocławiu, Opolu, Koszalinie, Olsztynie, Zielonej Górze.

PROGRAM imprez tegorocznych Dni Lotnictwa zapowiada się szczególnie bogato, tym bardziej, że zbiegają się one z 15 rocznicą powstania Ludowego Lotnictwa Polskiego. Choć już obecnie odbywają się różnego rodzaju imprezy, to jednak punktem kulminacyjnym będzie Tydzień Lotnictwa od 6 do 13 września, podczas którego odbędzie się szereg najpoważniejszych pokazów i imprez lotniczych.

Przedtem jednakże, 23 sierpnia, w 15-tą rocznicę pierwszej akcji bojowej Ludowego Lotnictwa Polskiego odbędzie się w Warce wielka uroczystość z udziałem przedstawicieli Partii i Rządu, podczas której zostanie odsłonięta tablica pamiątkowa, a miejscowa szkoła otrzyma kompletne wposażenie modelarni oraz biblioteczkę lotniczą. Tam też odbędą się pokazy lotnicze z udziałem lotnictwa wojskowego i sportowego. Uroczystość zakończona zostanie występami artystycznymi i festynem ludowym. W tydzień później w stolicy Dolnego Śląska — Wrocławiu, nastąpi w dniu 1 września otwarcie Centralnej Wystawy Lotniczej, która zostanie udostępniona dla publiczności przez cały miesiąc.

Tydzień Lotnictwa rozpocznie 5 września Centralna Akademia Lotnicza w Poznaniu. Podobne akademie odbędą się we wszystkich województwach.

6 września, z okazji Dożynek, odbędą się nad Stadionem Dziesięciolecia w Warszawie wielkie pokazy lotnicze.

Podczas trwania Dni Lotnictwa odbędą się większe pokazy lotnicze na Ziemiach Zachodnich: w Szczecinie, Wrocławiu, Opolu, Olsztynie, Koszalinie, a w Zielonej Górze zbiegną się one z dorocznym świętem winobrania.

Oprócz tych zasadniczych, wielkich imprez i uroczystości przygotowuje się cały szereg mniejszych, niemniej ciekawych, które będą miały miejsce w całym kraju.

Pod koniec sierpnia (26.VIII) ukaże się o charakterze jednodniówki numer specjalny na Dni Lotnictwa wydany przez redakcję „Skrzydlatej Polski" wspólnie z tygodnikiem Wojsk Lotniczych i OPL OK „Wiraże".

W miesiącach sierpień—wrzesień odbywać się będą organizowane przez Aeroklub PRL Samolotowe Mistrzostwa Polski Seniorów w Bielsku, Ogólnopolski Konkurs Akrobacji Szybowcowej w Gdańsku, Międzynarodowe Zawody Spadochronowe Kijów — Kraków w Krakowie, Krajowe Zawody Balonowe w Katowicach, loty balonowe przez Czechosłowację, Węgry, do Związku Radzieckiego, do krajów skandynawskich przez Bałtyk.

Po raz pierwszy odbędą się we wrześniu zawody lotnicze o mistrzostwo Wojsk Lotniczych i OPL OK na samolotach odrzutowych. Pojedyncze zaś samoloty wojskowe i sportowe wykonają loty do małych miejscowości i wsi, połączone ze spotkaniami z lotnikami. Pogadanki i rozmowy z ludźmi lotnictwa zostaną także przygotowane na obozach harcerskich i koloniach dla młodzieży. Ponadto młodzież i przedstawiciele zakładów pracy wezmą udział w organizowanych wycieczkach na lotnisko, gdzie również pokazany zostanie sprzęt lotniczy. W Tygodniu Lotnictwa także będzie można zwiedzać lotniska komunikacyjne.

Pod koniec września 30-lecie swego istnienia będą obchodziły PLL „Lot". Podczas tych uroczystości wezmą udział w lotach propagandowych samoloty PLL „Lot". Także jeden z numerów „Skrzydlatej" z końca września poświęcony będzie całkowicie 30-leciu PLL „Lot".

Mniej więcej w połowie września Dniom Lotnictwa będą poświęcone akademie w oficerskich szkołach lotniczych w Radomiu i Dęblinie.

Na brak imprez i pokazów lotniczych na pewno nie będą narzekali warszawiacy. Obok wspomnianych już pokazów z okazji Dożynek, w dniu 6 września po południu będą się bawić na festynie lotniczym w Centralnym Parku Kultury i Wypoczynku na Powiślu. Tego dnia zacznie się też teleturniej na tematy lotnicze, który potrwa do 13 września. Telewizja ponadto przeprowadzi w tym okresie wywiady z kierownikami instytucji i organizacji lotniczych na temat dorobku i perspektyw polskiego lotnictwa. Bywalcy kawiarni „Stolica" spotkają się 5 września na lotniczym podwieczorku przy mikrofonie, a słuchacze Polskiego Radia usłyszą go 13.IX.br. w programie ogólnopolskim. Zawsze wrażliwa na aktualne wydarzenia w życiu społecznym rodzina Matysiaków mówić będzie we wrześniu o lotnictwie.

Wreszcie w październiku nastąpi zlot lotników polskich — wychowanków radzieckich szkół lotniczych, na który przybędą zaproszeni oficerowie radzieccy, wychowawcy polskich lotników.

W wielu miastach i miasteczkach do przygotowania programu imprez, pokazów lotniczych przystąpiły już terenowe Komitety Obchodu Dni Lotnictwa, ale jeszcze nie wszędzie są one już zawiązane. Dlatego zwracamy się z apelem do organizacji społecznych, młodzieżowych, instytucji, a przede wszystkim do aeroklubów regionalnych, o zakładanie komitetów tam, gdzie jeszcze one nie działają.

M. R.

Protektorat nad tegorocznymi obchodami

DNI LOTNICTWA

objął

PREZES RADY MINISTRÓW

JÓZEF CYRANKIEWICZ

Prezes Honorowy

Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej



W tym roku stosunkowo dość wcześnie rozpoczęliśmy Dni Lotnictwa. Czas ich trwania — przeszło dwa miesiące, winien dać możliwość dotarcia z propagandą lotnictwa do najdalszych, najbardziej odległych zakątków naszego kraju. I to jest też ideą przewodnią tegorocznych Dni. Rzecz tylko w tym, że centralnie tej propagandy, żebyśmy nie wiem jak dobrze pracowali, nie przeprowadzimy. Powodzenie całej akcji — dotarcia z lotnictwem w teren, zależy przede wszystkim od aktywizacji tego właśnie terenu.

Zgodnie z apelem Ogólnopolskiego Komitetu Obchodu Dni Lotnictwa, zacząć trzeba przede wszystkim od tworzenia społecznych terenowych Komitetów Obchodu Dni Lotnictwa, które w oparciu o konkretny plan działania, oparty na własnych możliwościach i pewnej pomocy centralnej winny dotrzeć z lotnictwem do miasteczek i wsi, tzn. tam, gdzie nam najbardziej zależy. Społeczeństwo Warszawy i większych miast, przede wszystkim wojewódzkich — że tak powiem — otrzaskała się już z lotnictwem. Teren wiejski i małomiasteczkowy jest jednak pod tym względem jeszcze zaniedbany. I w tym kierunku winno nastąpić główne uderzenie propagandowe, nie tylko zresztą z pisanym słowem o lotnictwie, ale także z pilotem, szybowcem czy samolotem.

Jest niewątpliwie paradoksem naszych czasów, nie tylko zresztą u nas, że w dobie kiedy nad Ziemią latają sztuczne księżyce, są jeszcze ludzie, którzy nie widzieli na oczy nawet szybowca czy zwykłego samolotu sportowego, nie mówiąc już o odrzutowcach. Nie tak szybko usuniemy jednak te anomalie. W dawnych latach społeczeństwo nasze nie było w zbyt wysokim stopniu spolitechnizowane, tzn. u przeciętnego obywatela znajomość współczesnej mu techniki nie była dostateczna. Od tych dawnych lat, szczególnie od okresu międzywojennego, zrobiliśmy poważne postępy, a dzisiejszy stan uprzemysłowienia Polski jest tego najlepszym dowodem. Co najważniejsze, że powstały w naszym kraju takie dziedziny przemysłu, których przed tym nigdy u nas nie było. Lotnictwo jest stosunkowo młodą dziedziną techniki na świecie i nic w tym dziwnego, że ciągle jeszcze mało znaną i popularną, choć w ciągu swego przeszło 50-letniego istnienia poczyniło tak olbrzymie postępy, że przecież zdumiewają niektóre jego osiągnięcia, zwłaszcza, że wyprzedzają nieraz nasze najśmielsze marzenia.

Tradycje naszego lotnictwa są bardzo bogate, słusznie się też nimi szczycimy na każdym kroku. My, w Polsce nie mamy ambicji mocarstwowych, nie mówimy też, że jesteśmy potęgą w powietrzu; nie da się jednak zaprzeczyć, że posiadamy dziś lotnictwo nowoczesne, odpowiadające współczesnym kierunkom rozwoju techniki lotniczej. W niektórych dziedzinach np. w sporcie lotniczym — w spadochroniarstwie i szybownictwie jesteśmy równorzędnym partnerem w stosunku do przodujących pod tym względem krajów świata. Mamy dobrze rozwinięty i nowoczesny przemysł lotniczy, a sprzęt przez niego produkowany eksportujemy do wielu już krajów. Nie ulega wątpliwości, że dorobek naszego lotnictwa w minionym piętnastoleciu jest naszą chlubą i dumą narodową. Chcemy go więc możliwie jak najpełniej przedstawić naszemu społeczeństwu, całemu narodowi. I stąd te tradycyjne już Dni Lotnictwa, które w tym roku rozszerzyliśmy na przeszło dwa miesiące.

Dotychczasowe meldunki mówią jednak, że nie wszędzie jeszcze powstały Terenowe Komitety Obchodu Dni Lotnictwa, nie wszędzie one rozpoczęły prace. Wydaje się, że w tej akcji wielką szansę mają aerokluby regionalne, a przede wszystkim ich zarządy, które powinny możliwie jak najszybciej zmobilizować miejscowy aktyw do pracy społecznej na rzecz lotnictwa. Chodzi przecież o to, aby Dni Lotnictwa nie pozostały bez echa w społeczeństwie.

IKARUS

Po pierwszej konkurencji w Tivat

Szwedziuk drugi z 600 metrów

W Jugosłowiańskim Adriatyckim Centrum Lotniczym w Tivat rozpoczęły się 5 sierpnia br. międzynarodowe zawody spadochronowe o Puchar Adriatyku, z udziałem reprezentantów 9 państw, a m. in. Polski.

Pierwsza konkurencja obejmowała skoki z wysokości 600 m. Zwycięzcą konkurencji został Bułgar **Kirow**, uzyskując świetny wynik — 29 cm odległości od środka koła. Drugie miejsce zajął reprezentant Polski — Zdzisław **Szwedziuk**, trzecie Bułgar **Wodeniczarow**, czwarte **Brenden** (USA).

W konkurencji kobiet zwyciężyła Jugosłowianka **Stefanović** przed **Priachiną** (ZSRR) i **Skopinową** (ZSRR).

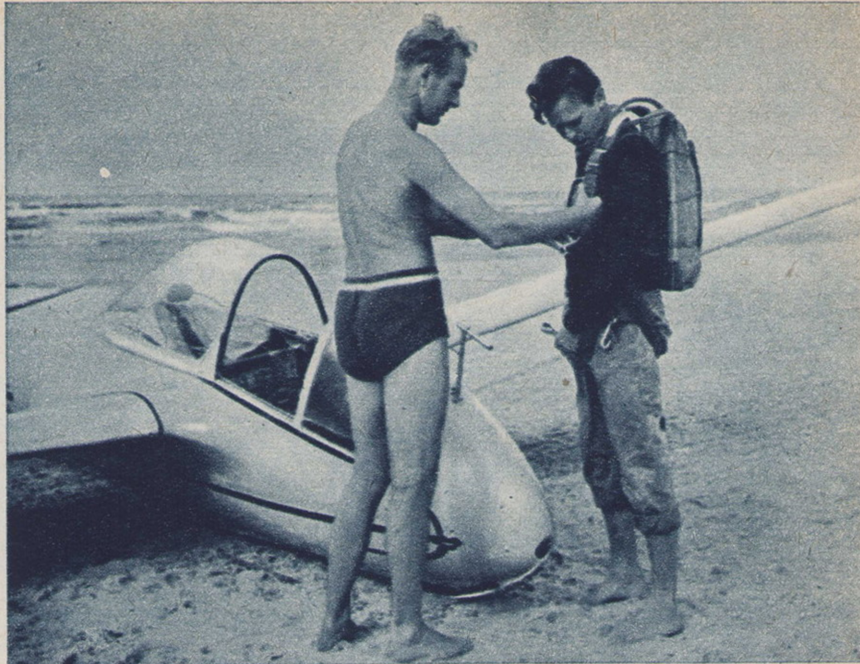
JUGOSŁOWIAŃSKIE REKORDY

15 lipca br. w Związkowym Centrum Lotniczym w Vrscu (Jugosławia) ustanowiono dwa rekordy krajowe w nocnych skokach z opóźnionym otwarciem spadochronu. Rekordzistami, a jednocześnie pionierami tego typu skoków w Jugosławii, są: Vera Belosević — skok z wysokości 3 200 metrów, otwarcie spadochronu na wysokości 700 metrów (opóźnienie 52 sek) oraz Jovan Belosević — jej mąż, Milivoje Roncević i Stane Debeljak — skok zespołowy z wysokości 3 600 m (opóźnienie 64 sek).

Z. T.

TERMIN III OGÓLNOPOLSKIEGO KONKURSU AKROBACJI SZYBOWCOWEJ PRZESUNIĘTY

Dyrekcja Aeroklubu PRL zawiadamia, że na wniosek Aeroklubu Gdańskiego został przesunięty termin III Ogólnopolskiego Konkursu Akrobacji Szybowcowej. Zostanie on rozegrany w dniach 23—28 sierpnia br. na lotnisku Aeroklubu Gdańskiego we Wrzeszczu.



SZYBOWNICY NAD BAŁTYKIEM

W dniach od 27 lipca do 8 sierpnia nasi piloci szybowcowi A. Witek, E. Makula, J. Popiel, Zb. Kirakowski, J. Adamek oraz J. Pieczewski przebywali na obozie szybowcowym w Łebie nad Bałtykiem. Celem obozu było dokładniejsze zapoznanie się naszych pilotów z warunkami lotu nad morzem, a także przygotowanie się do Szybowcowych Mistrzostw Świata w przyszłym roku. Kierownikiem obozu był trener kadry narodowej J. Dankowski. Na zdjęciu: Trener J. Dankowski udziela wskazówek A. Witkowi przed lotem.

Foto: CAF

Czy wiesz, że

W DNIACH LOTNICTWA MASZ SZANSE PRZELOTU NA POLSKIM ODRZUTOWCU

lub przelecenia się samolotami PLL LOT w obie strony na dowolnie wybranej linii krajowej.

Możesz poza tym zdobyć
radioaparaty „Szarotka",
zegarek lub
aparat fotograficzny
i wiele innych rzeczy.

Jak to zdobyć — dowiesz się z następnego

SPECJALNEGO NUMERU
na
DNI LOTNICTWA

wydanego wspólnie przez redakcje: tygodnika „Skrzydlata Polska" i tygodnika Wojsk Lotniczych i OPL OK „Wiraże".

Bogato ilustrowany numer specjalny w objętości 24 stron i cenie 2 zł ukaże się już za tydzień.

Zawiadom o tym koleżanki, kolegów i wszystkich Twych znajomych.

Poczekaj jeszcze cierpliwie — tylko 1 tydzień.

A potem
KUP KONIECZNIE!
NIE POŻAŁUJESZ

P.S. Niech nam miły „PRZEKRÓJ" wybaczy, że zachęcamy tak jak oni (ale dobrych pomysłów nie wstydzimy się naśladować, pozostawiając oczywiście ich autorstwo prawowitemu właścicielowi), ale może w ten sposób znajdzie się na jego bardzo poczytnych łamach z okazji właśnie Dni Lotnictwa jakaś wzmianka o nas. Przepraszamy i dziękujemy.

ZNÓW REKORDOWY LOT Tu-104 B

Niedawno informowaliśmy o rekordowym locie radzieckiego odrzutowego samolotu pasażerskiego Tu-104 B.

4 bm. prasa radziecka doniosła o nowym sukcesie na Tu-104 B. Samolot został obciążony sztabami żeliwnymi o łącznym ciężarze 25 tys. kilogramów. Podczas lotu trwającego 75 minut odrzutowiec osiągnął wysokość 12 799 m.

Po odbyciu lotu załoga samolotu podzieliła się wrażeniami z podróży. I tak po osiągnięciu przez samolot stratosfery termometry wskazywały —50° C, a na wysokości 11 500 m temperatura osiągnęła —53° C. Największymi trudnościami dla lotników był moment startu, a przede wszystkim lądowanie. Obecny na spotkaniu konstruktor Tu-104 B A. Tupolew pogratulował im pięknego sukcesu.

Protokoły z lotu zostaną przesłane Centralnemu Aeroklubowi ZSRR do zatwierdzenia jako nowy rekord wszechzwiązkowy. (r)

SYN ILIUSZYNA REKORDZISTĄ ŚWIATA

Wszyscy nasi Czytelnicy znają na pewno słynnego konstruktora radzieckiego Sergiusza Iliuszyna, twórcę samolotów szturmowych Ił-2, a ostatnio turbośmigłowego samolotu pasażerskiego Ił-18. Okazuje się, że wielki konstruktor przekazał zamiłowanie do lotnictwa swemu 32-letniemu synowi — Włodzimierzowi Iliuszynowi. Obecnie ojciec konstruuje samoloty, a syn lata na nich i trzeba przyznać że lata po mistrzowsku. Niedawno na samolocie T-431 wyposażonym w jeden silnik turbośmigłowy osiągnął on wysokość 28 760 m, ustanawiając nowy rekord świata. Z prawej: Włodzimierz Iliuszyn. (r)



Amerykanie przeprowadzają próby w locie ze zdalnie kierowaną wersją bombowca odrzutowego B-47, przeznaczoną do spełniania roli samolotu-celu. W czasie startu i lądowania samolot — bez załogi — kierowany jest drogą radiową z ziemi, zaś w czasie lotu — z drugiego samolotu.

Budowany w NRF z licencji amerykańskiej naddźwiękowy samolot F-104 G „Starfighter" montowany będzie z części wyrabianych w różnych fabrykach w zakładach Messerschmitta. Obloty przeprowadzone będą na jednym z lotnisk w pobliżu Ingolstadt.

W Anglii, w rejone hrabstw Suffolk i Norfolk, odbyły się manewry lotnictwa myśliwskiego. W manewrach wzięły również udział odrzutowce francuskie i amerykańskie.

W mieście Arga (Indie) jako pierwsza w Indiach wykonała skok ze spadochronem z samolotu kobieta, oficer lotnictwa indyjskiego, dr. Gata Czanda. Do tej pory żadna kobieta w Indiach nie skakała ze spadochronem.

W dzień 22 lipca wyleciał z Moskwy do Symferopola (Krym) nowy radziecki samolot turbośmigłowy An-10 „Ukraina", zapoczątkowując komunikację na tej linii. Przelot odbył się na wysokości 7 000 m. Trasę długości 1 300 km samolot przebył w 2 godz 15 min, z prędkością przeciętną 700 km/h. Samoloty An-10 obsługiwać będą jeszcze linie z Moskwy do Rostowa, Stalino, Charkowa, na Syberię i Daleki Wschód.

Spadochroniarze dniepropietrowscy W. Tichonienko, W. Kungurcew i N. Pliusznin wykonali dzienny skok grupowy z wysokości 1 000 m, na celność lądowania, osiągając średnią odległość od środka koła 2 m 49 cm. Wynik ten jest lepszy o 1 m 34 cm od dotychczasowego rekordu światowego spadochroniarzy jugosłowiańskich.

W Kijowie mistrzyni sportu ZSRR Lubow Mazniczenko uzyskała doskonały rezultat w nocnych skokach z wysokości 1 000 m na celność lądowania, osiągając po dwóch skokach 6 m 47 cm odległości od środka koła. Jest to rezultat lepszy od rekordu świata.

Na lotnisku centralnego aeroklubu Białoruskiej SRR skoczkowie M. Szaipow, R. Piotrowski i W. Urbanowicz wykonali skok kombinowany z wysokości 600 m na celność lądowania. Średnia odległość od środka koła wyniosła 3 m 58 cm, co przewyższa rekord światowy.

„Explorer 6" krąży wokół Ziemi

7 sierpnia po południu z przylądka Canaveral na Florydzie dokonano wystrzelenia w przestrzeń kosmiczną trzystopniowej rakiety o ciężarze 53 tony „Thor-Able", w którym znajdował się 65-kilogramowy sztuczny satelita, szósty z serii „Explorer". Amerykańska Agencja Aeronautyki i Przestrzeni Kosmicznej (NASA) oświadczyła w kilka godzin po wystrzeleniu rakiety, że nowy sztuczny satelita wszedł na orbitę okołoziemską. Przypuszcza się, że będzie on krążył dookoła Ziemi przez mniej więcej rok.

Głównym zadaniem „Explorera 6" jest mierzenie natężenia promieniowania w przestrzeni międzyplanetarnej. Ponieważ apogeum jego wynosi 36 800 km, a perigeum 224 km, satelita będzie mógł dostarczyć cennych informacji o natężeniu i rozmieszczeniu pasów niebezpiecznego promieniowania vanallenowskiego, otaczających prawdopodobnie Ziemię na wysokości między 2 a 85 tys. km. Pomimo że apogeum satelity nie osiąga nawet połowy tej odległości, to jednak ma on mniej lub bardziej dokładnie mierzyć radiacje w promieniu kilkuset tysięcy kilometrów. Jak twierdzi NASA, aparatura satelity zdolna jest prowadzić rejestracje promieniowania „miliony kilometrów poza pasami Van Allena".

Aluminiowy satelita ma średnicę 53 cm. Na zewnątrz przytwierdzone są do niego cztery prostokątne „łopatki" stanowiące system baterii słonecznych o powierzchni 2 500 cm² każda. Uczeni amerykańscy mają nadzieję, że te właśnie baterie słoneczne, w których energia słoneczna zamieniana jest na energię elektryczną, będą zasilać instrumenty satelity przez cały czas jego krążenia.

Oprócz licznika radiacji „Explorer 6" posiada jeszcze 11 innych przyrządów i aparatów, m. in. małą kamerę telewizyjną przekazującą na Ziemię drogą radiową obraz otaczającej naszą planetę powłoki chmur.

NASA oznajmiła, że okres obiegu nowego sztucznego księżyca wynosi 11 godzin. Aby „Explorer 6" wszedł na tak wydłużoną orbitę, nadano mu prędkość przy starcie rzędu 8,2 km/sek. (Dotychczasowe sztuczne księżyce krążące po orbicie kołowej, posiadały przy starcie prędkość nieco mniejszą od 8 km/sek).

(r)

W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE

W tokijskim porcie lotniczym buduje się nowy betonowy pas startowy długości 3 150 m, obliczony na przyjmowanie ciężkich samolotów odrzutowych.

W USA opracowano automatyczny radiowy aparat nadawczy dla oznaczania miejsca katastrofy samolotu. Bateryjny nadajnik aparatu wysyła bez przerwy w przeciągu 100 godzin sygnał, który można odebrać do odległości 112 km. Ciężar aparatu — 5 kG.

Rząd Nepalu postanowił zbudować nowy port lotniczy w rejonie miasta Mustang, w pobliżu granicy nepalsko-chińskiej.

Belgia poddała remontowi i modyfikacji sto posiadanych myśliwców odrzutowych Hawker „Hunter".

W Niemczech zachodnich wyprodukowano z francuskiej licencji 45 szkolno-trenigowych samolotów odrzutowych Fouga „Magister". Dalsze 165 — w budowie.

DO CZYTELNIKÓW!

Ten numer ze względów technicznych ukazuje się w objętości 16 stron. Następny za to będzie miał 24 strony przy cenie niezmienionej. (Red.)





Spadochronowy Mistrz Polski na rok 1959 — Jan Cierniak.

SPADOCHRONIARZE NA GOCŁAWKU

TADEUSZ MALINOWSKI

PRZED południem świeciło słońce, było nawet parno, i wszystkie kelnerki ze stołówki — niektóre nawet bardzo ładne — wyszły przed hangar, aby popatrzyć co też ci „spadochroniści" pokażą, czym oni zaimponują. Podpierały więc mury i żądne emocji cierpliwie czekały na przygotowania skoczków.

Stopniowo przybywało coraz więcej osób. Każda z nich chytrze obserwowała co się dzieje na lotnisku.

Wtem ryknęły silniki dwóch samolotów An-2. Przez niezbyt liczny tłumek ludzi stojących i siedzących na trawie przeszedł pomruk zadowolenia: „Nareszcie coś zobaczymy". Tymczasem zawodnicy rzucając od czasu do czasu „perskie oko" w stronę co ładniejszej i zgrabniejszej warszawianki, nakładali spadochrony. Kolejną grupę skoczków odprawił już do maszyny „tata" Litwiński — kierownik sportowy mistrzostw. Warto wiedzieć, że Tadeusz Litwiński ma na swoim koncie ponad 500 skoków i nie kto inny, lecz właśnie on w 1945 r. wykonał po wojnie w Polsce pierwszy skok z samolotu.

Samoloty kolejno nadlatywały nad lotnisko, pozbywały się spadochroniarzy, następnie lądowały, aby zabrać w powietrze nowy „ładunek" ludzi. Trening dobiegał końca, pułap chmur nieco opadł, żołądki skoczków „grały wspaniałego marsza", a kierownictwo mistrzostw w zmowie z meteorologami, jakby nie zważając na to co mogą przynieść najbliższe godziny, zapowiedziało rozegranie pierwszej konkurencji. Kości zostały rzucone. Kto zostanie mistrzem Polski?

CENTYMETRY NA WAGĘ ZŁOTA

Widok był naprawdę imponujący. Całe „bractwo", które przyjechało do Warszawy na mistrzostwa, z bardzo nielicznymi wyjątkami, lądowało w pobliżu krzyża. Wódz od przydziału punktów, stawiania ocen i od tak zwanej „miarki", Zdzisław Chyliński wraz ze swymi podopiecznymi — komisarzami sportowymi, miał niewiele pracy z mierzeniem większych odległości. Wszyscy jakby się zmówili: swoje opadanie kończyli w pobliżu wyłożonych białych płócien. Ten wstępny egzamin wypadł naprawdę okazale. Podobnie wypracowanej celności lądowania nie spotkano dotąd na mistrzostwach Polski. Rekord dnia ustanowił Ryszard Kuś z Wrocławia, siadając 0,93 m od środka koła. Wysoką klasę pokazali młodzi skoczkowie wzbudzając uznanie wśród seniorów naszego sportu spadochronowego. O poziomie tej konkurencji (600 m) może świadczyć fakt, że 43 skoczków na 55 uzyskało wyniki powyżej 70% punktów możliwych do zdobycia. Zwyciężyli: Antonina Chmielarczyk i Jan Cierniak, oboje z Krakowa. Różnice między zajętymi miejscami były tak minimalne, że o pierwszeństwie decydowały rzeczywiście centymetry, które w przeliczeniu dawały dziesiąte punkta.

„ŻABY" SPADAJĄ Z SAMOLOTU

Równolegle do wyłożonej na lotnisku białej strzały oddzielali się od maszyny ludzie na wysokości 2 600 m. Po chwili wyrzucali w bok ręce i nogi. Upodabniali się do skaczących żab. Ten właśnie żabi styl spadania oceniali na lotnisku komisarze sportowi. Patrząc przez lunety wydawali ocenę, która w precyzyjnym przeliczeniu na punkty zbliżała lub oddalała poszczególnych skoczków od czołówki w tabeli wyników.

Stawka była duża. Bo nie tylko klasyfikowało się styl spadania, ale i wykonywanie figur. Jednym słowem — akrobację spadochronową w całej krasie.

Co parę minut komisarze sportowi przy strzale wykładali sygnały dla spadających skoczków, co parę minut przez niecałe 40 sekund obserwowano miniaturowe żabki-skoczków, którzy „twardo" i „miękko" sunęli do ziemi, co parę minut słychać było ostre klaśnięcie otwierającej się czaszy.

Bolały od patrzenia głowy. Karki stawały się dziwnie sztywne. Tu i tam westchnienie ulgi po przeżywanym niepokoju o los spadającego człowieka towarzyszyło pytaniom i niejednokrotnie nawet zaciętym sporom rzekomych „speców" od spadochroniarstwa.

W konkurencji tej triumfowali: Jan Cierniak, Ireneusz Zapaśnik, Antonina Chmielarczyk i Julia Iliewa Angielowa — zdobywając po 600 pkt.

DECYDUJĄCE CHWILE

Skoki kombinowane z wysokości 1 500 m należały z całą pewnością do najbardziej denerwujących. Dla bardziej zaawansowanych zawodników styl spadania był właściwie dziecinną zabawką, w porównaniu do celności lądowania. Mógł się przecież zmienić kierunek wiatru i siadanie w ramionach krzyża stawało się wtedy wielką niewiadomą lub niemożliwością.

W tych dwóch kolejkach zaczęła się wielka gra — walka o każdą dziesiątą część punktu. Jeśli po pierwszej kolejce zarysowały się już jakieś konkretne, nadające się do typowania nazwiska, to druga kolejka skoków, mająca ostatecznie rozwiać wszelkie wątpliwości co do zajętego miejsca, zaczynała być coraz bardziej denerwująca — oczywiście dla kibica.

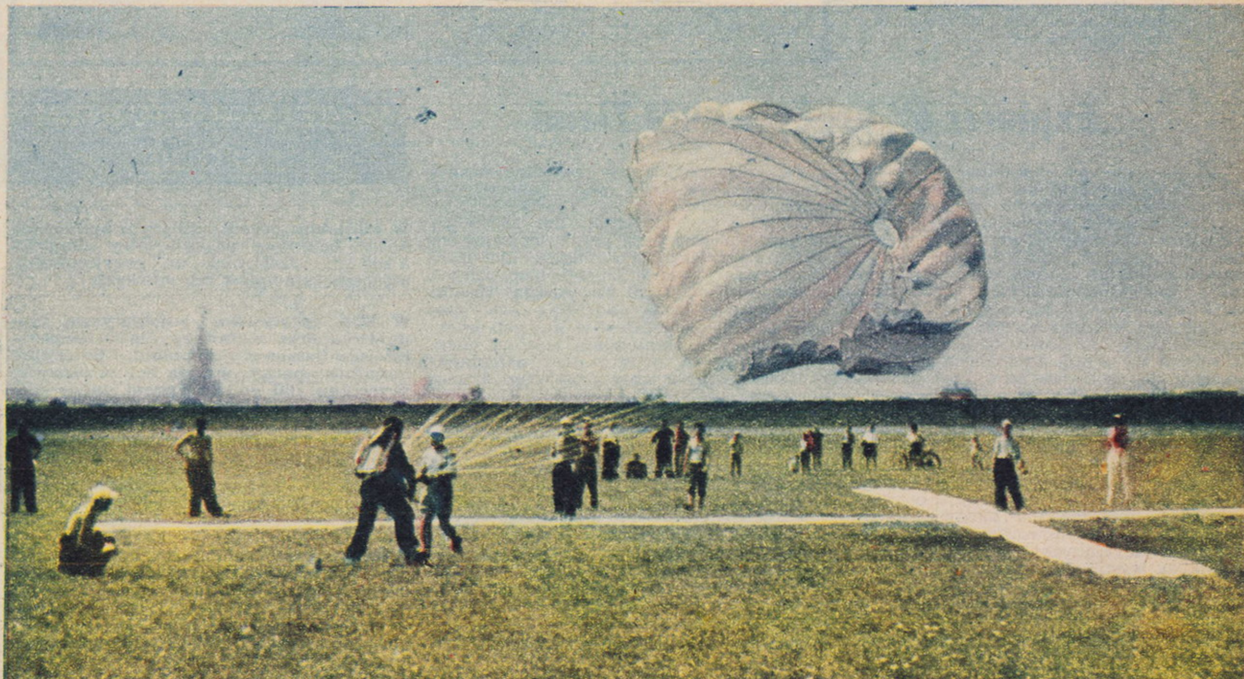
Ostry pojedynek stoczony między trójką asów: Cierniakiem, Szwedziukiem i Zapaśnikiem przyniósł w końcu tytuł mistrza Polski Janowi Cierniakowi. Losy pierwszego miejsca ważyły się do ostatniej chwili. Po lądowaniu Zapaśnika (15,39 m) wszystko stało się już wiadome.

Zawodnicy będący w kole, przyjaciele oraz koledzy podchodzili do Cierniaka i składali mu serdeczne

DOKOŃCZENIE NA STR. 15

Lądowanie przy krzyżu.

Foto: B. Koszewski (2) i J. Piatek



Czołgi pod Warką

JANUSZ MEISSNER

CHOR. Czownicki siedząc za sterem swego Jaka raz po raz spogląda na ziemię, po której suną cztery rozkrzyżowane cienie klucza Iłów z 3 Pułku Szturmowego. Prowadzi je por. Kitajew, człowiek, którego „nie imają się kule", Bohater Związku Radzieckiego, zapalczywy szturmowiec, nie liczący się z żadnym niebezpieczeństwem, jak by był pewien, że zawsze wyjdzie z niego cało.

Garbate Iły, „czarna śmierć" — jak je nazywają Niemcy — lecą w ciasnym szyku, błyskając odbiciem słońca w wypukłych owiewkach kabin. Wyżej, nad nimi, balansują maszyny ppłk. Tałdykina i chor. Gabisa.

Chor. Czownicki leci jeszcze wyżej i o jakieś 200 merów w prawo, w szyku z por. Bajowem, kórego ma osłaniać w razie niespodziewanego ataku z powietrza.

Osłaniać Bajowa?...

Por. Bajow jest starym, wytrawnym pilotem. Ma 26 lat, a więc żyje o pięć lat dłużej niż Czownicki. Odbył już około 2 000 lotów, a więc wielekroć więcej niż młodziutki pilot, który leci z nim w parze na pierwsze w życiu zadanie bojowe. Lecz jeśli chodzi o tę „osłonę", której numer drugi ma udzielać pierwszemu w dwójce, to polega ona na wzajemności: gdyby chor. Czownicki został napadnięty w powietrzu, por. Bajow z pewnością pośpieszy mu z pomocą. Poza tym numer pierwszy wypełnia właściwe zadanie, a numer drugi jest po to, aby odciążyć go od konieczności rozdzielania uwagi między to zadanie a własne bezpieczeństwo. Porozumiewają się przez radio, a „osłona" sprowadza się w pierwszym rzędzie do ostrzeżenia w czas prowadzącego o zagrażającym mu ataku.

Dlatego właśnie chor. Czownicki osłania por. Bajowa, nie zaś odwrotnie; dlatego też chor. Gabis osłania dowódcę pułku — Tałdykina, który kieruje całą akcją. Dlatego wreszcie nie należy patrzeć na ziemię, po której suną raz bledsze, raz ciemniejsze cienie Iłów, tylko na niebo, skąd może ukazać się klucz Messerschmittów lub Focke-Wulfów.

Chor. Czownicki rozgląda się po niebie. Cienka warstwa obłoków poprzetykanych błękitem ciągnie się na wysokości 2 500 metrów. Blask słońca przenika przez nią jak przez koronkową firankę i rozpuszcza się w mglistej przestrzeni opalizującej lekko jak woda, do której wylało się nieco mleka. Słońce nie razi oczu, lecz łudzi wzrok: ocena odległości staje się niepewna, w mętnej mgiełce zacierają się kontury przedmiotów, a w rozproszonym świetle łatwo mogą ujść uwagi pilota jasnopopielate skrzydła i kadłuby niemieckich samolotów.

Ale Niemcy rzadko pokazują się w powietrzu; prawdopodobieństwo spotkania jest małe. Natomiast ich ziemna obrona przeciwlotnicza działa sprawnie i nadal jest silna.

W dole, na ziemi przeoranej pociskami i bombami, wygina się tor kolejowy i sterczą na pół spalone budynki stacji Łaskarzew. Na wprost połyskuje Wisła.

Maszyny szturmowców kładą się w płytki zakręt: niewielka zmiana kursu w prawo. Za nimi skręca para ppłk. Tałdykina. Za nią — Bajow i Czownicki.

W tej samej chwili spomiędzy zabudowań, z zamaskowanych rowów na lewym brzegu, ze skraju lasu za nimi — zaczynają pędzić naprzeciw samolotów drobne różowe i zielonkawe paciorki, banieczki i białawe fryzowane ściegi.

Na chwilę szyk się rozluźnia i rozpada; maszyny omijają w unikach tor kolorowych baniek, by zaraz znów wyrównać odstępy i wysokość.

W umyśle młodego pilota dopiero teraz następuje błyskawiczne skojarzenie: ogień obrony przeciwlotniczej.

Czownicki nagle uświadamia sobie, że to przecież pociski, że jeden taki pocisk wystarczy, aby unieruchomić silnik, zapalić zbiorniki, przewiercić na wylot czaszkę, zabić... I — że ci strzelcy ukryci na ziemi właśnie do tego dążą; że starają się trafić grupę Iłów, myśliwską dwójkę pułkownika, a teraz...

— Uważaj Czownicki! Grzeją do nas!

To Bajow ostrzega przez radio. Jego maszyna wchodzi półwywrotem na skrzydło w nurkowanie, po czym wznosi się ostrym zwrotem w górę. Cały snop świetlnych paciorków tryska w tym miejscu, gdzie była przed sekundą.

Lecz oto w dole znów błyski: trzy — dziesięć — pięćdziesiąt! Świecący rój zrywa się z ziemi i pędzi skośnie po ledwie widocznym łuku paraboli. Nikłe iskierki rosną, zbliżają się z szaloną szybkością.

Półwywrót na skrzydło w dół i — w górę!

Instynkt działa szybciej niż myśl: drążek naprzód i na burtę — orczyk w lewo!

Spod wzniesionego w niebo skrzydła, zza sterów ogona śmigają w górę pociski.

— Tak i trzeba — odzywa się w słuchawkach jasny głos Bajowa. — Zrozumiałeś?

— To nie jest takie straszne — mówi Czownicki.

—Mówi to, co czuje naprawdę.

„Trzeba tylko uważać" — dodaje w myśli.

Przelatują nad Wisłą, schodzą płytkim zakrętem na południe i pierwsza para myśliwców odbija jeszcze bardziej w lewo: zaczynają szukać.

DOKOŃCZENIE NA STR. 11

DZIAŁANIA LOTNICTWA POLSKIEGO /1MDL/ NA PRZYCZÓŁKU POD WARKĄ /SIERPIEŃ 1944 r./, W CZASIE WALK O WYZWOLENIE PRAGI I POWSTANIA WARSZAWSKIEGO /WRZESIEŃ 1944/

W końcu lipca 1944 roku wojska radzieckie 1 Frontu Białoruskiego osiągnęły środkowy łuk Wisły, gdzie rozgorzały ciężkie walki. Do Wisły podeszła również 1 Armia Wojska Polskiego. 28 lipca żołnierze polscy przejmują od gwardzistów gen. Czujkowa wschodni odcinek obrony rzeki od Dęblina do Puław.

W czerwcu 1944 r. 1 polski pułk myśliwski „Warszawa" opuszcza macierzyste lotnisko Grigoriewskoje pod Moskwą i odlatuje do Gostomla pod Kijów. 17 sierpnia tegoż roku „Warszawa" rusza na front.

6 sierpnia 1 Armia rozpoczyna obronę północnej części przyczółka warecko-magnuszewskiego. Podczas przeprawy na lewy brzeg Wisły od ataków lotnictwa hitlerowskiego osłaniały Polaków działa 1 Dywizji Artylerii Przeciwlotniczej, a szczególnie 15 pułk artylerii przeciwlotniczej.

W sierpniu 1944 roku na lotnisku Dys w woj. lubelskim powstaje 1 polska mieszana dywizja lotnicza. W jej skład wchodzą:

1 — Polski pułk myśliwski „Warszawa"
2 — Polski pułk nocnych bombowców „Kraków"

oraz utworzony na bazie 611 pułku lotnictwa szturmowego Armii Radzieckiej 3 pułk lotnictwa szturmowego, wyposażony w samoloty Il-2.

Pierwszą akcją bojową naszego lotnictwa było bombardowanie zgrupowań hitlerowskich w rejonie Płońska przez 2 pułk nocnych bombowców „Kraków" w dniu 20 sierpnia 1944 r. W trzy dni później 23 sierpnia, samoloty 1 pułku „Warszawa" startując z Zadybia Starego osłaniały działania 3 pułku szturmowego w rejonie Warki. Obie te akcje zapoczątkowały chlubny szlak bojowy naszego ludowego lotnictwa.

Obok podajemy opowiadanie Janusza Meissnera odtwarzające akcję bojową polskich myśliwców w rejonie Warki. Opowiadanie to jest fragmentem ostatnio wznowionej i poprawionej pracy pt. „Warszawa — kurs na Berlin" jaka ukazała się w wyd. MON.



Jan Nagórski

W tym roku w sierpniu mija 45 lat od czasu, kiedy inżynier Jan Nagórski, znakomity lotnik i jeden z pierwszych Polaków, którzy opanowali sztukę pilotowania samolotu, wykonywał swe słynne już dziś pionierskie loty w Arktyce, poszukując niedobitków rosyjskiej ekspedycji polarnej.

Z okazji rocznicy pozwoliliśmy sobie zadać kilka pytań naszemu sławnemu nestorowi, korzystając z jego wizyty w redakcji. Zapytany o zdrowie, pan Jan uśmiechnął się wesoło i stwierdził, że jest w dobrej kondycji. Przyznał wprawdzie, że takiemu np. Krzyszkowiakowi z pewnością by na finiszu „piątki" uległ, ale sądzi że od tych średnich wcale daleko by nie odpadł.

— No, zaimponował Pan nam. W tym wieku...

— Przecież ja mam dopiero 71 lat. Czy Pan sądzi, że mając siedem krzyżyków jest się zupełnie do luftu? Pomyłka, mój panie! Trzeba się tylko odpowiednio życzliwie nastawić do świata i ludzi, nie za bardzo przejmować kłopotami, wierzyć w swe siły i uczciwość, a życie naprawdę może wydać się piękne i celowe. Aha: ze zdrowiem duchowym idzie w parze i fizyczne.

— Co Pan obecnie porabia?

— Teraz przeszedłem już na rentę. Mym ostatnim miejscem pracy było Biuro Projektów Przemysłu Fermentacyjnego, w którym piastowałem stanowisko kierownika zespołu inżynierów projektantów.

(Kierownictwo Biura wyraża się o inżynierze Nagórskim jako o niezwykle sumiennym, obowiązkowym i utalentowanym pracowniku, mogącym być wzorem dla innych w pełnieniu obowiązków i zakresie posiadanych wiadomości fachowych).

— Gdzie Pan teraz mieszka? Słyszeliśmy, że gdzieś w centrum stolicy?

— Ojcowie miasta wykazali niezły dowcip, lokując mnie jako dawnego lotnika na „Latawcu", wie pan, tuż obok Placu Zbawiciela. Mam tam z żoną ładniutki, lecz niestety bardzo ciasny pokoik.

— Jak się przedstawiają Pana plany wydawnicze? Co Pan zamierza pisać po swej książce „Pierwszy nad Arktyką"?

— Nie tylko zamierzam, lecz już napisałem dwie rzeczy. Jesienią tego roku ukaże się praca zbiorowa na tematy „dawniejsze", w której zamieściłem swój spory rozdział. To jedno. A drugie — książka pod tytułem „Umarł a żyje", którą wyda MON w początkach przyszłego roku. Jest to druga część mych pamiętników. Sądzę, że czytelników zaciekawi historia walk jakie rosyjskie lotnictwo i flota toczyły z Niemcami na Bałtyku podczas pierwszej wojny światowej, walk, w których nie zabrakło lotnika Polaka.

— Jeszcze jedno, panie inżynierze: proszę o trzy słowa o naszej młodzieży. Pan już tyle w życiu widział, więc opinia taka będzie ciekawa.

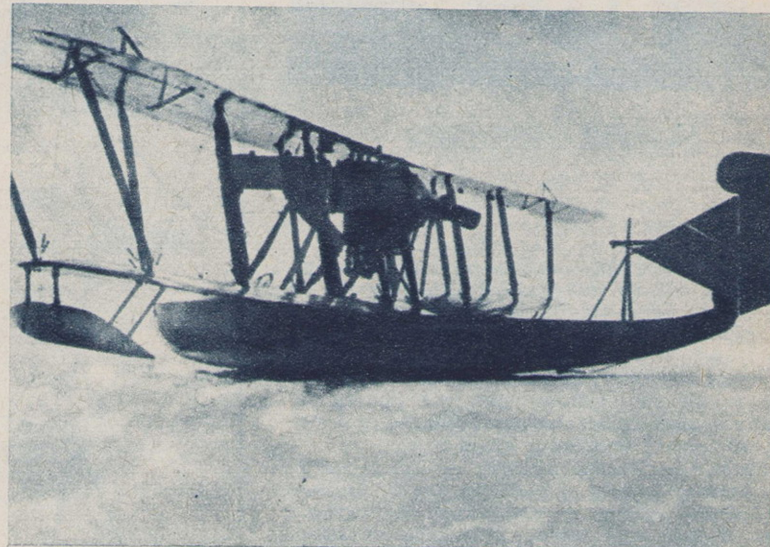
—Nie lubię płaskich komunałów: „wspaniała", „dynamiczna", „prężna". Jest taka jaka jest — bardzo zindywidualizowana w charakterze i temperamentach, co jest cechą wybitnie polską, zdecydowana, szybka, niezdyscyplinowana, szalone głowy, gorące serca. Nasz największy, najdroższy skarb, nasza nadzieja na wielką przyszłość.

— Czy pozwoli Pan wybrać już teraz dla czytelników „Skrzydlatej" fragment ze swej nowej książki i wydrukować go?

— Oczywiście. Proponuję „Ostatni lot". Myśleli, że się w nim utopiłem, a ja jednak — żyję.

Rozmawiał: J. ZARĘBSKI

Na tym wodnosamolocie autor latał w r. 1916 nad Bałtykiem, walcząc z lotnikami niemieckimi.



OSTATNI LOT

JAN NAGÓRSKI

GWAŁTOWNY alarm z latarni morskiej oznajmił, że z jeziora Angern startuje niemiecka eskadra i kieruje się w stronę naszego portu.

Dopinając ekwipunek pędziliśmy ku pochylni. Zatrzymałem pilotów przed samolotami.

— Bomby załadowane? Kto ma na pokładzie bomby?

Wystąpiło kilku.

Wyładować! — rozkazałem.

Mechanicy rzucili się do maszyn i już po chwili nad brzegiem leżały bomby.

— Wszystko?

— Wszystko.

— Kto nie ma pełnego zapasu amunicji?

Nie odezwał się nikt.

— Do samolotów. Lecimy cały czas szykiem. Trzymać się, nie pozwolić rozbić szyku.

Zawarczały silniki, podniosły się kotwice. Samoloty ruszyły na start.

W kierunku wyspy Runo leciała nieprzyjacielska eskadra, lecz my już wychodziliśmy naprzeciw, stale nabierając wysokości.

Już znad Irbenu zobaczyliśmy nieprzyjaciela.

Przy wspaniałej pogodzie widoczność mieliśmy doskonałą, lecz zespół niemiecki znajdował się jeszcze zbyt daleko, abym mógł określić jego siłę. Niemcy lecieli jedną zwartą grupą na wysokości mniej więcej 1 500 metrów. Musieliśmy uzyskać co najmniej tę samą wysokość, aby nie dać się zaskoczyć.

— Ilu ich może być? — zastanawiałem się. — Jak odejdą znad brzegu — policzę. Wtedy podejmę decyzję w jaki sposób atakować.

Na razie jednak samoloty nieprzyjacielskie leciały nad ciemnym tłem lądu.

— Nas już na pewno widzą — odezwał się mechanik rozpraszając moje myśli.

— Nie szkodzi — odburknąłem niechętnie zajęty planami ataku.

Bo że pierwszy zaatakuję — to nie ulega wątpliwości. Już tyle doświadczenia zdołałem zgromadzić w okresie tej wojny, żeby zrozumieć, że najlepszą formą obrony jest atak. Im szybszy, im bardziej stanowczy — tym skuteczniejszy.

Tymczasem ciągle jeszcze nabieraliśmy wysokości. Dzieli nas od Niemców jeszcze około 30 mil, lecz szyk nieprzyjacielski odleciał znad lądu i teraz na tle bezchmurnego nieba kreseczki samolotów stały się doskonale widoczne.

— 15 sztuk — melduje mechanik. — Nas jest tylko sześciu — dodaje z niepokojem. Może być gorąco.

— Nie kracz. Siadaj do cekaemu i przypnij się. Już raz o mało nie zgubiłem cię. Żeby to nie zdarzyło się naprawdę, bo byłoby mi tu nudno zostać samemu — usiłuję żartować, żeby dodać ducha mechanikowi. Od jego celnych strzałów zależy bowiem bardzo wiele.

Spoglądam w bok. Szyk nasz trzyma się ciasno. Mechanicy już siedzą przy karabinach. Wszyscy gotowi do przyjęcia walki. Uspokajam się. Nie widzę żadnych oznak zwątpienia.

— Wrócić nie można — mówię do siebie półgłosem.

— Mówił pan coś? — pyta mechanik.

Kręcę głową na znak, że nic ważnego.

Pilnuj cekaemu, Kolka.

— Pilnuję. Niech pan będzie spokojny.

Samoloty idą wciąż naprzód. Mechanicy pochylili się nad karabinami. Zaraz zacznie się bitwa.

— Atakujemy! — Daję sygnał.

— Będzie to samo co wtedy, gdyśmy atakowali Angern. Pamiętasz?

— Bym nie pamiętał — mruknął mechanik. — Małom karku nie skręcił. Póki życia nie zapomnę.

Można się było spodziewać podobnej sytuacji. Niemcy lecieli przeciwko nam podzieleni jak wówczas na dwie grupy: 8 myśliwców „Taube" w pierwszej, 7 wodnosamolotów w drugiej. Teraz jednak nie mamy przewagi wysokości. Pozytywne jest tylko jedno. Lecimy bez bomb i na dobrą sprawę możemy uchodzić za zespół myśliwców, a gdyby tak się zdarzyło — wodnosamoloty same rozsypią się.

Kolka prosi o zezwolenie otwarcia ognia.

— Bij! — krzyczę mu w ucho podniecając się coraz bardziej.

W tej chwili zaczyna grać karabin maszynowy. Ale i Niemcy już strzelają.

Odległość maleje coraz bardziej. Niemcy są nieco wyżej. Krzyżują się nad nami ich serie. Przeważnie strzelają za wysoko. Lecimy jakby pod dachem z pędzących pocisków. Lecz dach ten przed niczym nas nie chroni. Lada chwila może cpaść na nasze maszyny ołowiany grad.

Kolka celuje uważnie, czeka chwilę, aż samolot niemiecki zwróci się ku niemu największą powierzchnią. Gdy będzie nad nami — Kolka znów otworzy ogień. Oby skuteczny.

Pozostało jeszcze tylko dwieście metrów. Chwila, a miniemy zespół myśliwców i uderzymy na drugą grupę.

Gwizd kul nie ustaje. Jak grad biją po skrzydłach, po pływakach, po sterach.

Rozglądam się dookoła. Dymią wyloty luf naszych karabinów maszynowych. Szyk trzyma się wspaniale, jakby nie znajdował się w bitwie, lecz na pokazach lotniczych.

Oglądam się za siebie i nagle nadzieja ogarnia mnie wszechwładnie. Widzę, jak jeden „Taube" dymi mocno i wali się gwałtownie na skrzydło. Z drugiego płata strzelają na wszystkie strony lepiej dla nas.

— Dostał! — drę się nieprzytomny z podniecenia. — Czy to twój, Kolka?

Lecz mechanik mnie nie słyszy. Ma w celowniku wodnopłatowiec lecący dokładnie na nas. Czeka wygodnej chwili do otwarcia ognia. Wreszcie...

Kilkanaście suchych trzasków. Kolka prawie leży na karabinie maszynowym. Twarz ma zaciętą, wykrzywioną spazmatycznie.

— A masz! — woła chrapliwym głosem. Jest pewien, że trafił. Lecz Niemiec przelatuje nad nami. Odprowadza go wzrokiem mój mechanik.

Wbrew moim oczekiwaniom druga grupa nie została rozbita. Trzymając się szyku przeszła nad nami. Trzeba zawracać, zanim zdążą to uczynić Niemcy. Im szybciej staniemy do nich twarzą, tym lepiej dla nas.

Mechanik dotyka dłonią lufy kaemu.

— Rozgrzał się odrobinę. Musimy poczekać aż ostygnie — mówi do mnie. Nie widząc przed sobą nieprzyjacielskich maszyn, Kolka uspokaja się szybko. Ale ja wiem, że długo lufa stygnąć nie może. Już dałem znak do zmiany kursu. Znów idziemy na Niemców.

Na zmianę kierunku jest już za późno. Niemieckie myśliwce zdołały zawrócić i minąwszy swoją drugą grupę już uderzyły na nas z flanki całą siłą swego rozpędu.

Lecz nasz szyk stawił im czoła. Grzmią cekaemy obu stron. Krzyżują się ze sobą serie. Trwa walka. Niemcy z impetem wpadają pomiędzy nasze samoloty, rozbijają się o twardy szyk, rozlatują się we wszystkie strony. Ale i nasz szyk nie wytrzymał wściekłego uderzenia. Rozpadł się.

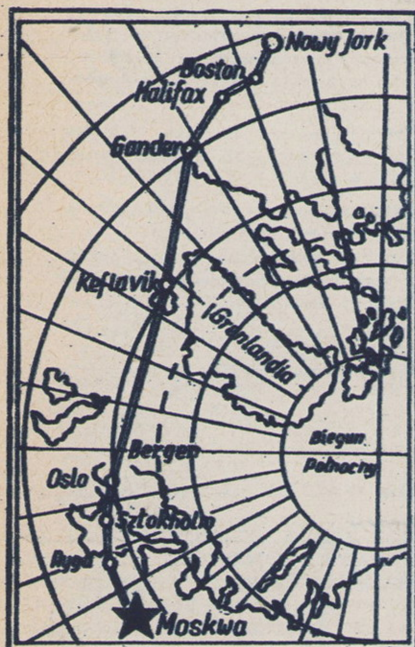
Nastąpiło to, czego obawiałem się najbardziej. Na jeden nasz samolot wypadają dwie maszyny nieprzyjacielskie. Nic dobrego nie wyniknie z tej walki chaotycznej, bezplanowej, bezmyślnej.

DALSZY CIĄG NASTĄPI

Z NOTATEK DOWÓDCY SAMOLOTU

NA Tu—114 Z MOSKWY DO USA

A. JAKIMOW (3)



Liczba osób zwiedzających nasz samolot stojący w nowojorskim porcie lotniczym z każdym dniem zwiększała się.

Nie tylko wnętrza kabin pilotów i ich wyposażenie wywoływały wielkie zaciekawienie. Oglądano dokładnie wszystkie silniki, interesowano się ich mocą i sposobem zabudowania w skrzydłach, komentowano głośno wymiary i przeciwbieżność olbrzymich śmigieł, podziwiano mechanizację skośnych skrzydeł, potężne podwozie, usterzenie — cały samolot był nieustannie pod obstrzałem setek badawczych, ciekawych spojrzeń. Fotografowano maszynę w całości i jej poszczególne fragmenty: silniki, przednią goleń podwozia, dziób kadłuba, charakterystyczny statecznik pionowy i szereg innych detali. Pstrykali, jak to się mówi — en face i z profilu, do nieskończoności. Przez cały czas naszego pobytu w Nowym Jorku prasa amerykańska poświęcała dużo uwagi naszej maszynie, drukując rozmaite artykuły pod sensacyjnymi tytułami.

Większość artykułów obiektywnie oceniała wysoką wartość nowych radzieckich samolotów pasażerskich Tu-104 B, Il-18, An-10 i Tu-114. Radzieckich konstruktorów nazywano pionierami, podkreślając ich talent i uczciwie informując o szybkim rozwoju techniki w ZSRR.

O wielkim zainteresowaniu amerykańskiej opinii publicznej osiągnięciami narodów radzieckich, o chęci dowiedzenia się prawdy o ZSRR — świadczą dobitnie wpisy do księgi pamiątkowej jaka znajdowała się na pokładzie Tu-114 w czasie jego zwiedzania. „Obejrzawszy Tu-114 dowiedzieliśmy się prawdy o Związku Radzieckim", „Wasz samolot jest jednym z największych osiągnięć światowej nauki i techniki", „Prosimy o przekazanie w naszym imieniu pozdrowień dla ludzi w Związku Radzieckim", „Niech żyje Związek Radziecki!" — oto niektóre z wpisów. Część z nich była niepodpisana.

NASZE SPOSTRZEŻENIA

Z wieloma amerykańskimi lotnikami nawiązywaliśmy przyjemne stosunki towarzyskie. Piloci, nawigatorzy, inżynierowie lotniczy dobrze rozumieli, że przybyliśmy do USA z wizytą przyjaźni. Dzieliliśmy się z nimi swoimi doświadczeniami w lataniu na nowych radzieckich samolotach odrzutowych i turbośmigłowych. Ze swej strony pracownicy nowojorskiego portu lotniczego i amerykańskich linii lotniczych pokazywali nam wyposażenie lotniska i najnowsze typy samolotów.

Port lotniczy Idlewild — jest to olbrzymie lotnisko, wyposażone według najnowszych osiągnięć techniki. Umożliwiono nam jego szczegółowe obejrzenie. Objechaliśmy autem całe lotnisko, stanowiska samolotów, pasy startowe (jest ich siedem, wszystkie gotowe stale do przyjęcia maszyn, zaś ósmy znajduje się w budowie). Przeciętna długość pasów — od 2 500 metrów wzwyż. Jednakże, jak powiedział zawiadowca portu, ciężar lądujących lub startujących na tym lotnisku samolotów nie powinien przekraczać 120 ton — inaczej nie gwarantuje się bezpieczeństwa maszyny. Na lądowanie naszego Tu-114, który ma znacznie większy ciężar, udzielono specjalnego zezwolenia w drodze wyjątku.

Rzuciło mi się w oczy, że o każdej porze doby, przy bardzo ograniczonym minimum pogodowym, port w Idlewild jednocześnie przyjmuje i wysyła wielką ilość samolotów. Port ten obsługuje maszyny prawie wszystkich linii lotniczych łączących USA z Europą, Ameryką Południową, Kanadą, plus samoloty linii wewnątrzamerykańskich.

Z amerykańskim sprzętem zetknęliśmy się nie tylko na ziemi, lecz również w powietrzu. Pewnego dnia, gdy jak zwykle udzielaliśmy informacji zwiedzającym nasz samolot, podjechali do Tu-114 piloci amerykańskich linii „Pan-American Airways".

— Komendancie — zwrócił się do mnie jeden z nich — czy chciałby pan polatać na naszym pasażerskim odrzutowcu Boeing-707?

Przyjęliśmy z chęcią zaproszenie. Amerykański lotnik wyjął z kieszeni kawałek papieru i zanotował nam dni i godziny, w których moglibyśmy polatać na Boeingu.

Na lot taki wybraliśmy dzień 9 lipca. Z samego rana przyjechał po nas szef-pilot Boeinga 707, z którym wkrótce znaleźliśmy się na pokładzie amerykańskiego samolotu. Mnie i Konstantina Piotrowicza Sapiełkina gospodarze poprosili gościnnie do kabiny pilotów.

Podczas drugiego z kolei lotu szef-pilot szerokim gestem poprosił mnie o zajęcie miejsca pierwszego pilota i oddał w moje ręce stery. Około 10—15 minut prowadziłem amerykańską maszynę, wykonując skręty i krążenia oraz wypróbowując jej zachowanie się w czasie wznoszenia i schodzenia do lądowania.

Po wylądowaniu jeszcze raz obejrzeliśmy Boeinga i zaznajomiliśmy się z jego danymi techniczno-lotnymi.

Pokazano nam również samolot pasażerski Lockheed „Electra". Rzuca się w oczy szerokie zastosowanie mas plastycznych w przedziałach pasażerskich. Trzeba również nadmienić, że przedziały te są zradiofonizowane. Nad fotelami ulokowane są dyskretnie głośniki, przez które nadawana jest z magnetofonu muzyka.

Jednakże w budowie tych samolotów nie odstąpiono od zasady czynienia ze wszystkiego interesu. Dążąc do maksymalnego zwiększenia liczby miejsc pasażerskich, konstruktorzy rażąco zmniejszyli wymiary kabin pilotów. Skutek jest taki, że trudno wprost w nich się obrócić, jest ciasno i duszno.

Gdy amerykański pilot w czasie lotu treningowego na Boeingu-707 podniósł się z fotela, jego bluza była zupełnie mokra od potu. Mnie także było bardzo gorąco. Machinalnie, przyzwyczajony do tego w Tu-114, chciałem włączyć wentylator, lecz okazało się, że go nie ma. Trudno mi pojąć, dlaczego amerykańskim lotnikom odmawia się w czasie lotu najbardziej elementarnych wygód.

LECIMY DO DOMU

Prędko nadszedł koniec naszego pobytu w USA. Odlot naznaczono na dzień 13 lipca, godzinę 4 rano.

Wieczorem dnia poprzedzającego odlot Tu-114 podprowadzono przed budynek portowy. Tu napełniono zbiorniki maszyny paliwem.

Ciemna noc. Mży deszcz, od strony morza pełznie mgła, nakrywając swym całunem pole wzlotów. Wzywają nas do kierownictwa ruchu, które interesuje się czy dokładnie zrozumiemy polecenia wydawane drogą radiową w czasie kołowania i startu.

O godzinie 2 w nocy otrzymujemy komunikat o stanie pogody w rejonie i na trasie. Przybywają trzej Amerykanie — pilot, nawigator i radiotelegrafista oraz jeden Kanadyjczyk — nawigator. Lecą z nami w charakterze przewodników. Kanadyjczyk mówi, że ma nam towarzyszyć w locie z polecenia rządu Kanady, który ma w pamięci przymusowe lądowanie na terytorium kanadyjskim samolotu wiozącego z USA do Europy wicepremiera Mikojana.

— W szczególności — mówi nawigator — mam obowiązek zabezpieczyć ewentualne lądowanie Tu-114 na każdym z lotnisk Kanady.

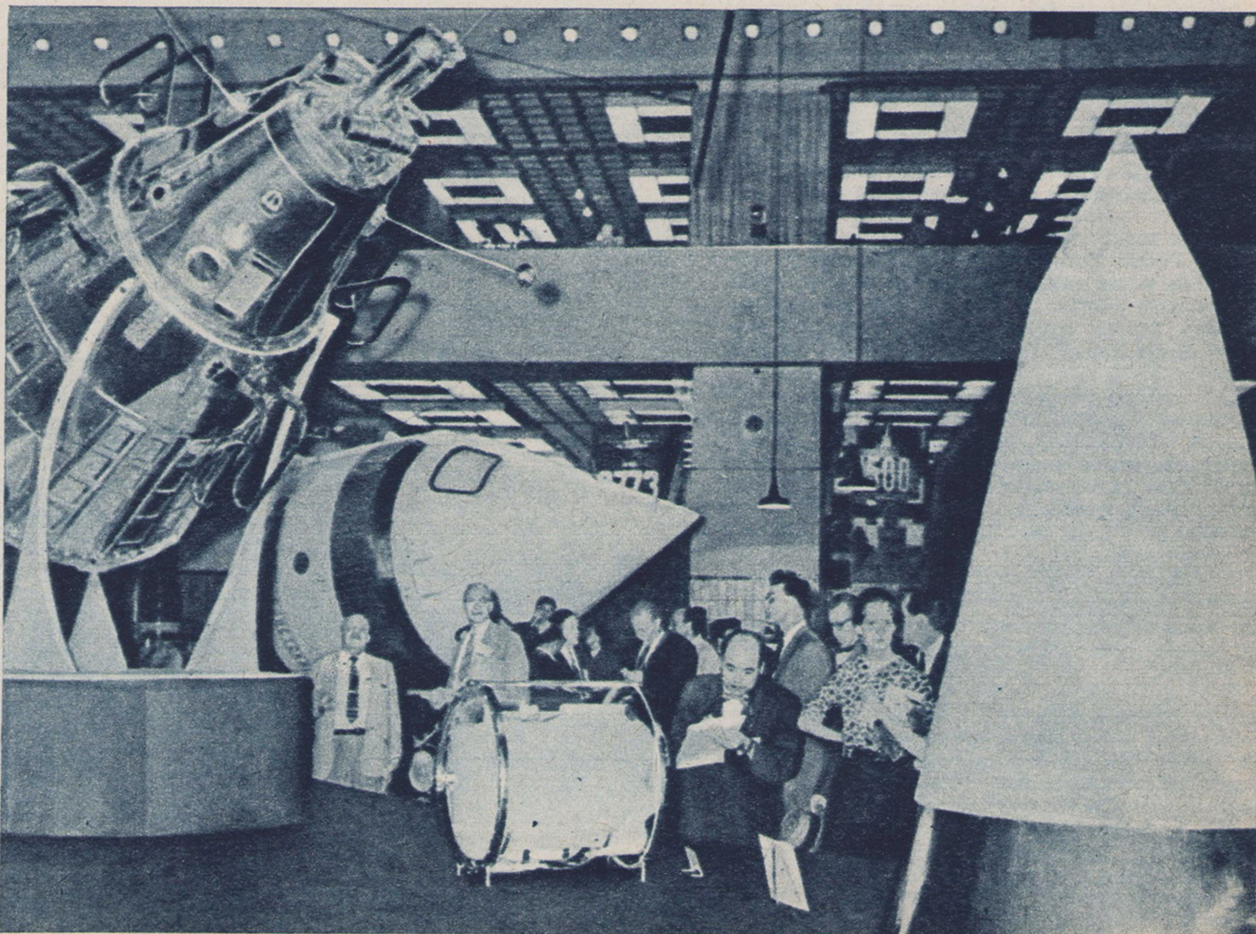
Popatrzył na mnie z prośbą w oczach. Zrozumiałem, że miał kolosalną ochotę przelecieć się radzieckim samolotem.

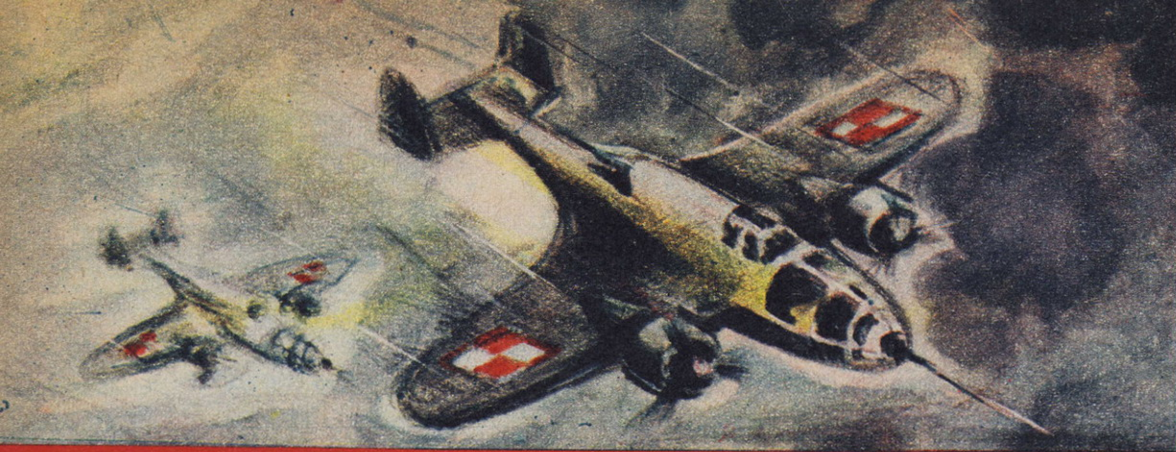
Dobrze! Mamy dużo miejsca. Decydujemy się na wzięcie kanadyjskiego nawigatora.

Komunikat meteo jest dobry: chmury średnie i wysokie, wiatry tylne lub boczne.

DALSZY CIĄG NA STR. 15

Z radzieckiej wystawy w Nowym Jorku: Zwiedzanie sal zaczyna się oczywiście od sputników — to jest najbardziej atrakcyjne.





„Łosie" atakują

1 września mija 20 lat od rozpoczęcia drugiej wojny światowej, która zaczęła się zbrodniczym atakiem hitlerowskiego żołdactwa na ziemie polskie.

Równolegle z łomotem pocisków walących się z dział niemieckiego pancernika „Schleswig-Holstein" i trzaskiem granicznych szlabanów łamanych przez wrogich żołdaków, niebo polskie wypełniło brzęczenie silników samolotów „Luftwaffe".

Na Warszawę, polskie lotniska, fabryki zbrojeniowe, węzły kolejowe i polskie wsie runęła lawina bomb.

A bombowce z biało-czerwoną szachownicą stały na lotniskach bezczynnie...

W numerze tym rozpoczynamy druk cyklu pt. „Łosie atakują", obrazującego działania polskiej Brygady Bombowej.

(red.)

ANDRZEJ CZARSKI

NIEWYKORZYSTANE ROZPOZNANIE ARMII „KRAKÓW"

Armie „Łódź" i „Kraków" miały identyczne wsparcie lotnicze: po dwie eskadry myśliwców — 22 samoloty, jednej eskadrze liniowej — 10 samolotów „Karaś" oraz po dwie eskadry obserwacyjne — 14 samolotów. „Karasie", które znaliśmy jako lekkie bombowce, służyć miały przede wszystkim do rozpoznania; wytyczne Sztabu Lotniczego sprowadzały użycie ich w akcjach bombowych wyłącznie w wypadku decydującego zagrożenia sytuacji armii przez nieprzyjaciela.

Od rana 1 września 24 eskadra rozpoznawcza armii „Kraków" intensywnie pracuje nad silnie bronionym przez opl nieprzyjaciela terenem jego konfrontacji na zachód od Częstochowy i będącej w marszu na wschód silnej kolumny pancernej. Jeden z meldunków tej eskadry donosi: „Na płn. zachód Częstochowa, po osi Szarlejka — Ligota — Biała — Kuźnica Kiedrzyńska — Czarny Las — wielka jednostka zmotoryzowana w marszu".

Jeszcze wcześniej od tego meldunku armie „Karpaty" i „Poznań" meldują o rozpoznaniu niemieckich lotnisk poza granicami Polski. Jak wiemy, „Łosie" i „Karasie" były przeznaczone do bombardowania lotnisk nieprzyjaciela. Ale „Łosie" nie startują, chociaż mają już podwieszone pod skrzydłami bomby, a lotnicy raz po raz podchodzą do maszyn i bez potrzeby sprawdzają stan silników.

Naczelne Dowództwo nie odpowiada na meldunki dostarczone przez Naczelne Dowództwo Lotnictwa. Jeszcze nie minęło południe 1 września, jeszcze politycy nie tracą nadziei, że konflikt zbrojny da się zażegnać. Dowództwo: Naczelny Wódz Sił Zbrojnych, Naczelne Dowództwo Lotnictwa milczy, aż wreszcie Naczelny Wódz odpowiada. Jest wieczór, płoną setki wsi, zbombardowany jest cały kraj. A Naczelny Wódz wydaje decyzję: „Zabraniam bombardowania i dokonywania wypadów poza granicami państwa"...

Po raz trzeci niemieckie bombowce obrzuciły stolicę Polski bombami. A w Naczelnym Dowództwie wciąż namyślano się, jak użyć polskich bombowców: Wojna już trwała, płonęły polskie lotniska, Dęblin wyglądał jak po trzęsieniu ziemi, a generałowie trzymali za guziki fraków marnych polityków i słuchali słów nadziei...

Pod koniec 1 września sytuacja na styku armii „Kraków" i „Łódź" była jasna: wbił się tutaj klinem XVI niemiecki korpus pancerny pod dowództwem generała kawalerii Hoeppnera, skoncentrowany przed dwoma dniami w rejonie Oleśna (niem. Rosenberg). Z obu armii płyną do Naczelnego Wodza meldunki o wielkości kolumny w marszu.

O 13.30 do sztabu armii „Łódź" wpłynął meldunek o pojawieniu się broni pancernej w marszu na wschód: „Zaobserwowano dwie kolumny pancerno-motorowe długości 7 i 9 km w marszu"...

Według ówczesnej taktyki oceniano w Polsce, że dywizja pancerna musi się poruszać co najmniej 2 — 3 równoległymi drogami, rozciągać się — bez służb pomocniczych — na przestrzeni 30—50 km. Jak wiemy, także podczas walk rozgrywanych na papierze przez polską jazdę z jednostkami pancernymi, rozjemcy przyjmowali założenia: w nocy spadł deszcz, wszystkie czołgi utknęły w błocie... Tak, taka panowała doktryna, chociaż już w roku 1937 Guderian wydał rozprawę, w której opisał pochód armii pancernej jedną szosą dwoma strumieniami...

Widocznie jednak zapomniano o tym w Naczelnym Dowództwie, bowiem interesującej się maszerującymi kolumnami nie zastosowano żadnych nadzwyczajnych środków. Gdyby chociaż wydano lotnikom polecenie zbombardowania rozpoznanych lotnisk niemieckich! Nic takiego jednak nie zaszło! Lotnicy rzeczywiście z rozpaczą patrzyli w niebo.

Niektórzy ludzie odpowiedzialni za ten stan stwierdzają, że Brygada Bombowa nie była w pełni zaopatrzona i gotowa do akcji. Ale relacje uczestników są inne:

„Dzień 1 września dywizjon spędza jedynie na bezczynności — poza kopaniem rowów przeciwlotniczych. Od wczesnego rana do południa słychać silne bombardowanie przez Niemców Dęblina" — stwierdza kapral Edward Janik w relacji, w której wyraźnie pisze o wyczekiwaniu przy maszynach mających podwieszone bomby...

Polskie bombowce stoją na linii szczególnie interesującej niemieckie dowództwo, stoją niezamaskowane jak należy, bowiem są to lotniska czasu pokojowego i nie mają naturalnych warunków maskowania. W każdej chwili grozi im bombardowanie. Jednak Naczelny Dowódca nakazuje zgłosić się wieczorem po rozkazy...

Minął 1 września, pierwszy dzień wojny. 122 tony polskich bomb pozostało na noc pod płatami samolotów...

Czyżby siła, która wdzierała się między dwie polskie armie, nie była warta tego ładunku?

KAWALERIA WALCZY BEZ WSPARCIA...

XVI niemiecki korpus pancerny składał się z 1 dywizji pancernej dowodzonej przez generała porucznika Schmidta oraz z 4 dywizji pancernej, którą dowodził gen. por. Reinhardt. Żaden z nich nie doczekał się końca wojny: Hoeppner został rozstrzelany po zamachu na Hitlera 20.VI.1944 r.; Schmidt po klęsce pod Moskwą poszedł na emeryturę, a Reinhardt został karnie odwołany w styczniu 1945 roku do dyspozycji Oberkommando der Wehrmacht i już nie otrzymał żadnego dowództwa. Na razie jednak jesteśmy na początku wojny...

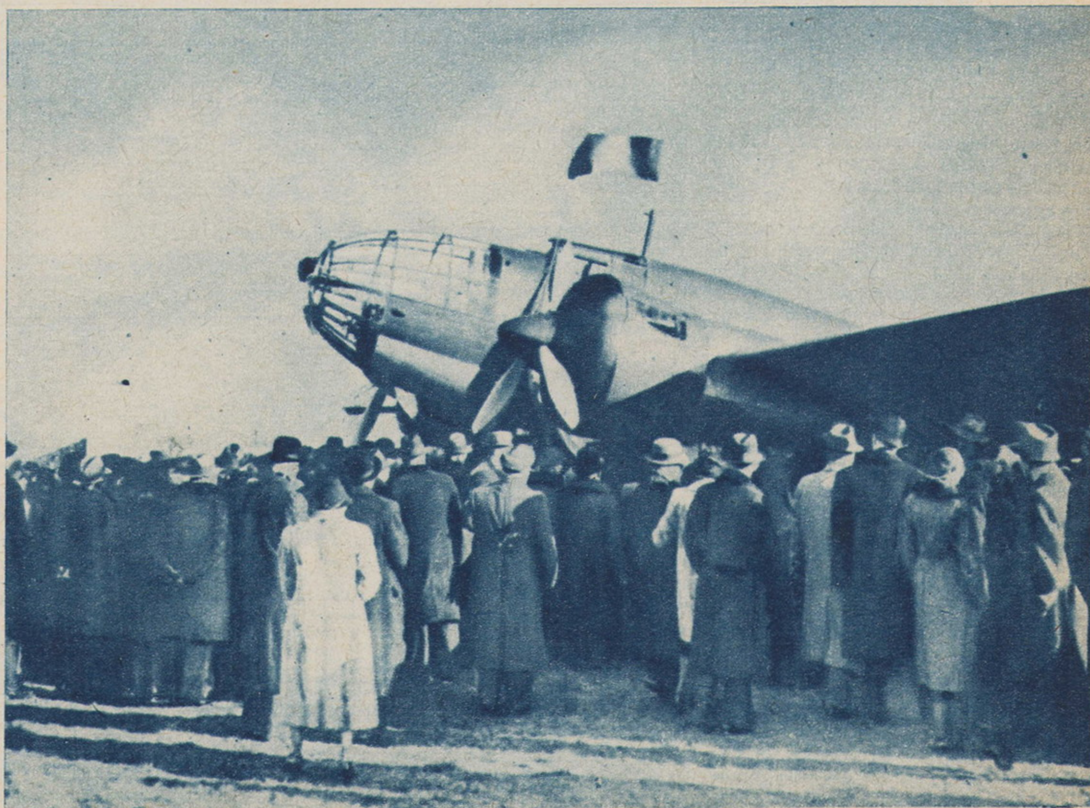
Zgodnie z założeniami niemiecka dywizja pancerna miała: 324 czołgi, 40 samochodów pancernych, 87 dział i działek, 600 samochodów i 175 motocykli, 150 rkm, 34 ckm, 40 moździerzy — nie licząc broni maszynowej i dział zainstalowanych w czołgach i samochodach pancernych.

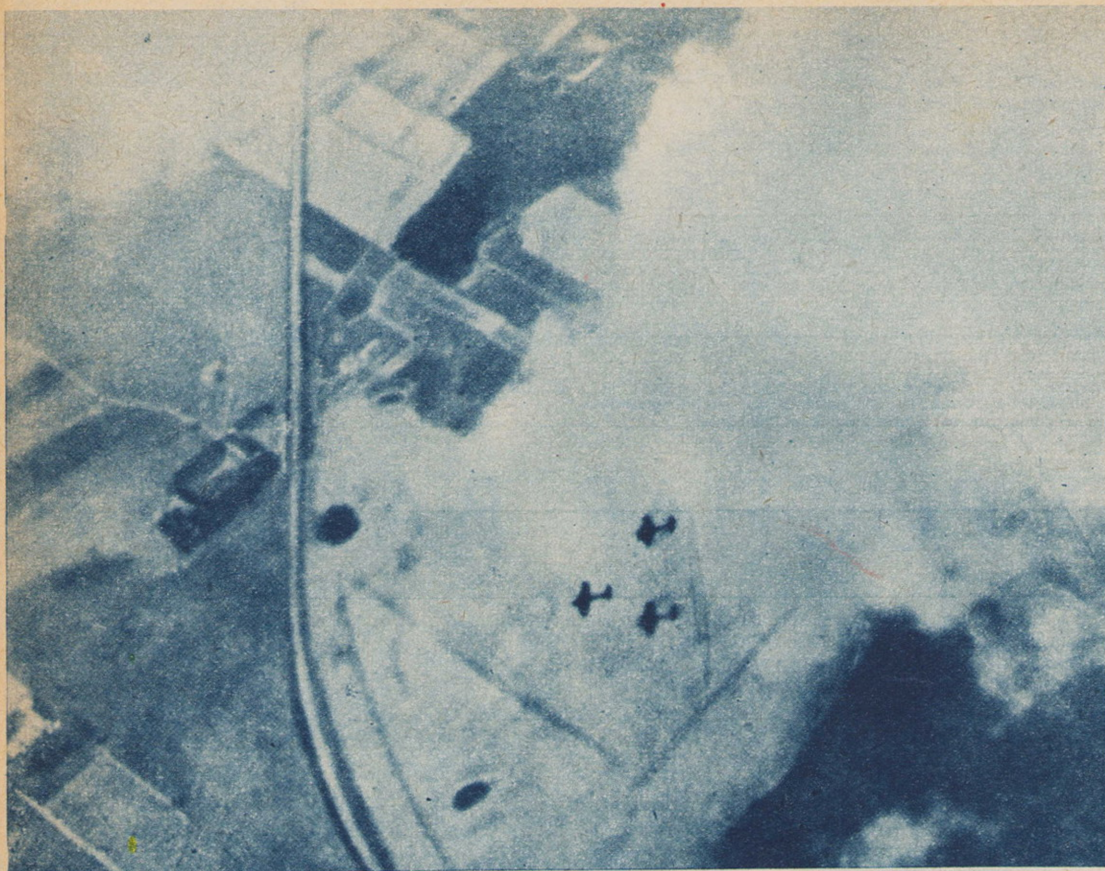
Była to siła pod względem ognia około 30 razy większa od polskiej brygady kawalerii, nie licząc ruchliwości i opancerzenia.

Dwie takie dywizje oraz dwie dywizje piechoty — 14 i 31 — przydzielone tymczasowo do XVI Korpusu Pancernego i maszerujące za nim runęły w styk polskich armii „Kraków" i „Łódź". Miały one zadanie ściśle określone: dotrzeć aż do Warszawy, rozrywając polski front. XVI Korpus Pancerny Hoeppnera szedł niejako w szpicy głównego uderzenia Niemców.

4 niemiecka dywizja pancerna 1 września najechała pod Mokrem na główne siły Wołyńskiej

Społeczeństwo nie szczędziło pieniędzy na lotnictwo. W dniu 8 grudnia 1938 r. odbyło się na Okęciu przekazanie samolotu bombowego „Łoś", ufundowanego przez pracowników PKO, BGK, Banku Polskiego i Polskiego Banku Rolnego.





Widok na teren walk pod Radomiem. Atak bombowy niemieckich samolotów Do-17.

Brygady Kawalerii. Nastąpiła jedna z najpiękniejszych kart jazdy polskiej: Niemcy stracili, jak podaje gen. dyw. Juliusz Rómmel, 130 czołgów. Brygada poniosła także ciężkie straty: około 300 ułanów zabitych, zniszczone 3 działa 75 mm, 2 działa przeciwpancerne, około 300 zabitych koni.

4 dywizja pancerna nie mogła złamać oporu polskiej jazdy i starała się wyminąć oddziały Wołyńskiej Brygady Kawalerii. Armia „Łódź" zawijała jednak skrzydła i 4 dywizja pancerna jeszcze nieraz napotkała na swojej drodze polskich ułanów.

1 dywizja pancerna wykonała uderzenie na Kłobuck, pomiędzy rzeką Wartą a Częstochową, a ponieważ nie napotkała na swojej drodze na żadne siły — ruszyła naprzód.

2 września Wołyńska Brygada Kawalerii znów zatrzymuje 4 niemiecką dywizję pancerną, tym razem w rejonie Ostrowy — Cykarzew, parę kilometrów na wschód od Mokre. 1 dywizja pancerna natomiast maszeruje naprzód. Wódz Naczelny wie o tym od lotników, którzy rozpoznają front i ruchy nieprzyjaciela. 32 eskadra rozpoznawcza melduje z samego rana:

„O godzinie 9.30 kolumna samochodów długości 9 km z Oleśna nad Radłowice; na szosie duży ruch samochodów, wszystko posuwa się w kierunku płn.-wschodnim. Na płn. od Częstochowy w rejonie Kuźnica — Czarny Las duża ilość czołgów na postoju".

Dowódca armii „Łódź" każe dopisać na tym meldunku: „Pan gen. Rómmel prosi gen. Ujejskiego o wysłanie bombardowania lotniczego; bambardowanie musi być poprzedzone rozpoznaniem technicznym".

Sam jednak nie wysyła do boju swoich eskadr liniowych, które mogły jednorazowo zrzucić 6 ton bomb.

O 12.40 ppłk pilot Iżycki melduje, że kolumna czołgów posuwa się w kierunku na Radomsko, a więc na tyły polskich oddziałów. O 18.40 gen. Rómmel zapytuje Naczelne Dowództwo: „Czy wyprawa „Karasi" i „Łosi" przeciw broni pancernej odbyła się?"

Ale „Łosie" stoją, jak 1 września, na lotnisku. Także „Karasie", w tym „Karasie" armii „Łódź", które były przewidziane również do bombardowań, jak to stwierdzały wytyczne użycia lotnictwa. Niemiecka kolumna pancerna została jedynie obrzucona bombami przez „Karasie" armii „Kraków", którą dowodził gen. Szylling. Stwierdziwszy, że kolumna pancerna rozpoznana rano maszeruje bez przeszkód, rozkazuje on wystartować 24 eskadrze rozpoznawczej, takim samym „Karasiom" jakie miał w swojej armii „Łódź" gen. Rómmel.

Z lotniska w Klimontowie startuje 6 „Karasi". Po obrzuceniu bombami kolumny, wszystkie „Karasie" wracają na lotnisko. Jak wynika z danych niemieckich, zbombardowany został 1 pułk strzelców motorowych płka Blacka, który sam dostał się akurat w ogień polskich bomb. Także 1 batalion ppanc. został zbombardowany. Jednakże najważniejszy był skutek tego bombardowania: kolumna pancerna zatrzymuje się w swym pochodzie.

Zmierzch wypierał dzienne światło, zabierał nadzieję pilotom „Łosi". Jutro więc, jutro — myśleli...

NAUKI POSZŁY W LAS...

W żadnym kraju nie zajmowano się tak starannie problemami Anschlussu Austrii jak w Polsce. W referacie „N" — Niemcy II Oddziału pojawił się w tym czasie raport szczególnej wagi.

„Podczas Anschlussu Austrii niemiecki pułk pancerny w sile ponad 150 czołgów, dowodzony przez generała SS Sepp Dietricha, szedł kolumną marszową długości kilometra na trasie 1000 kilometrów. Nazwa pułku brzmi: „SS Leibstandarte Adolf Hitler"...

2 września meldunki wszystkich eskadr rozpoznawczych i liniowych donoszą o ruchu szosą długich kolumn pancernych, motorowych i pancerno-motorowych. Nadal maszerują dwie kolumny, tylko teraz znacznie więcej wydłużone. To przyłączyły się czasowo przydzielone do XVI Korpusu Pancernego gen. kawalerii Hoeppnera: 14 dwizja piechoty pod dowództwem gen. por. Meyera i 31 dywizja piechoty pod dowództwem gen. por. Kaempfa. Dowódca Brygady Bombowej płk. Heller wiedział, że ta siła prze na Warszawę, że trzeba utrudnić jej marsz. Niestety...

Naczelne Dowództwo Lotnictwa zastrzegło, że Brygada Bombowa może startować tylko w wypadku otrzymania rozkazu z NDL. Jak wiadomo, NDL mogło wydać taki rozkaz tylko... na podstawie polecenia Naczelnego Wodza.

Dowódca Brygady Bombowej może dokonać nalotu jedynie siłami 2 — 3 eskadr. Sztab Brygady rozumie zniecierpliwienie i zdenerwowanie lotników, ogarniającą ich z powodu bezczynności rozpacz. Płk Heller wydaje telefonicznie rozkaz VI dyonowi liniowemu „Karasi".

„Dywizjonowi VI, który jest w pogotowiu, dowódca brygady wydaje rozkaz telefoniczny zbombardowania niemieckich kolumn pancernych w obszarze Częstochowa — Kłobuck — Herby" — pisze dowódca VI dyonu mjr. Peszke w swoich wspomnieniach.

Z lotniska Nosów poderwały się dwie eskadry — 6 kluczy po 3 samoloty. Na ziemi pozostaje ledwo widoczny kurz wzniesiony przez startujące bombowce. I maleńkie postacie mechaników, zaciskających mocno kciuki „na szczęście". Niestety, nie pomógł ten niezawodny sposób: „Karasie" wracają postrzelone, dwa rozbijają się przy lądowaniu, pięć w ogóle nie powraca do bazy wyjściowej...

Było to pierwsze bombardowanie, jakie wykonali piloci VI dyonu; chcieli dobrać się do skóry wroga jak najlepiej, zeszli zbyt nisko nad ziemię, wyrzucili niezwykle celnie bomby na niemiecką kolumnę pancerną, a później ostrzeliwali z broni pokładowej broniącego się silnie nieprzyjaciela. Ale obrona przeciwlotnicza kolumny pancernej nie próżnowała: 4 „Karasie" spadły płonąc.... A jak zginął 5 „Karaś"? Gdy wyprawa wracała na lotnisko, polska artyleria przeciwlotnicza ostrzelała polskie samoloty i zestrzeliła jednego „Karasia"....

Wreszcie podczas lądowania dwa samoloty, uszkodzone przez niemieckich strzelców, skraksowały na lotnisku.

W kilka godzin później niemieckie bombowce zaatakowały polskie lotnisko, ale żaden z samolotów nie został zniszczony.

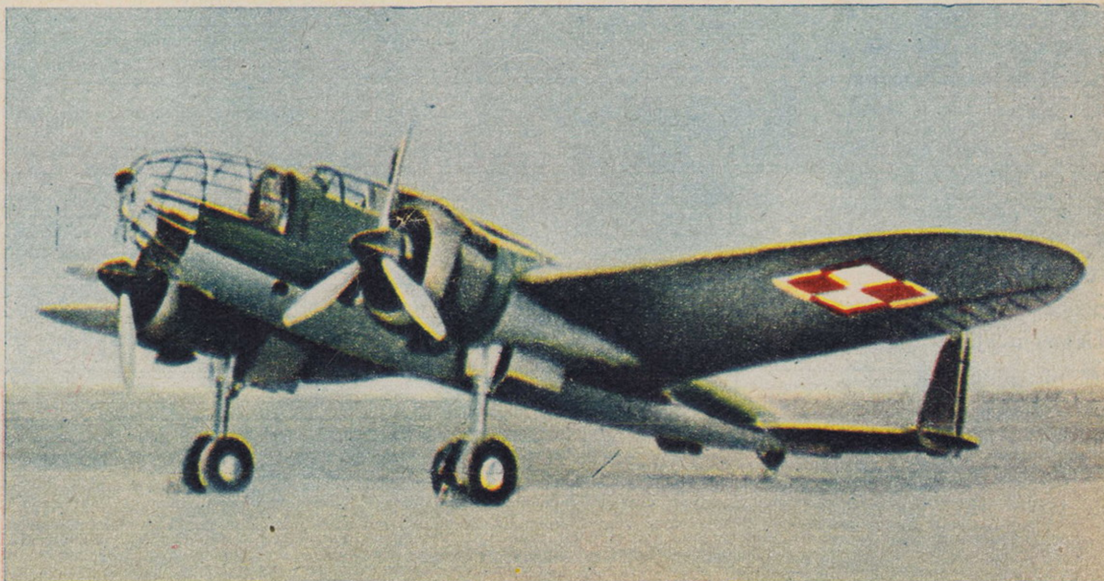
W tym czasie trwała w dywizjonie narada, na której poszczególni piloci składali sprawozdania. Dowódca pytał przede wszystkim o przyczyny tak wielkich strat. Okazało się, że „Karasie" zeszły w zapale walki poniżej 1500 metrów, ba, płynęły tuż ponad szczytami drzew. To strzelcy domagali się od pilotów stworzenia warunków umożliwiających najlepszy ostrzał kolumny z broni maszynowej.

A więc wszystkie nauki poszły w las.

Zarówno NDL, zależne od Naczelnego Wodza, jak lotnicy nie wykazali znajomości zasad współczesnej wojny. Ale gdy dowódca Brygady Bombowej mógł wytłumaczyć na tym przykładzie innym eskadrom przyczyny tak wielkich strat, Naczelny Wódz nie mógł wyciągnąć żadnych wniosków z przeprowadzonego bombardowania: ciągle widocznie nie był całkiem pewny, czy to na pewno jest ciężka i wielka jednostka pancerna, mimo iż referat „N" i biuro studiów II Oddziału już dawno składały meldunki pozwalające na podstawie długości kolumny zmotoryzowanej w marszu określić siłę maszerującej jednostki...

DALSZY CIĄG NASTĄPI

Polski bombowiec „Łoś", jeden z najnowocześniejszych samolotów świata w przeddzień wybuchu wojny.







Nowakowski z Warszawy, który zajął I miejsce w kat. modeli akrobacyjnych pokonując wielokrotnego mistrza tej konkurencji S. Kujawę.



A. Łabędzki z Poznania zajął II miejsce w kat. modeli akrobacyjnych.

O PUCHAR BAŁTYKU

Jak już donosiliśmy, w dniach 21—22 lipca w Szczecinie odbyły się tradycyjne zawody o „Puchar Bałtyku". Niżej zamieszczamy fotoreportaż z tej ciekawej imprezy nadesłany nam przez Feliksa Pawłowicza.

Rosiński z Warszawy (z lewej) zdobył I miejsce w kat. modeli szybkich.



J. Tomaszewski z Katowic (z lewej) zdobywca II miejsca w kat. modeli szybkich. Powyżej — Puchar Bałtyku.



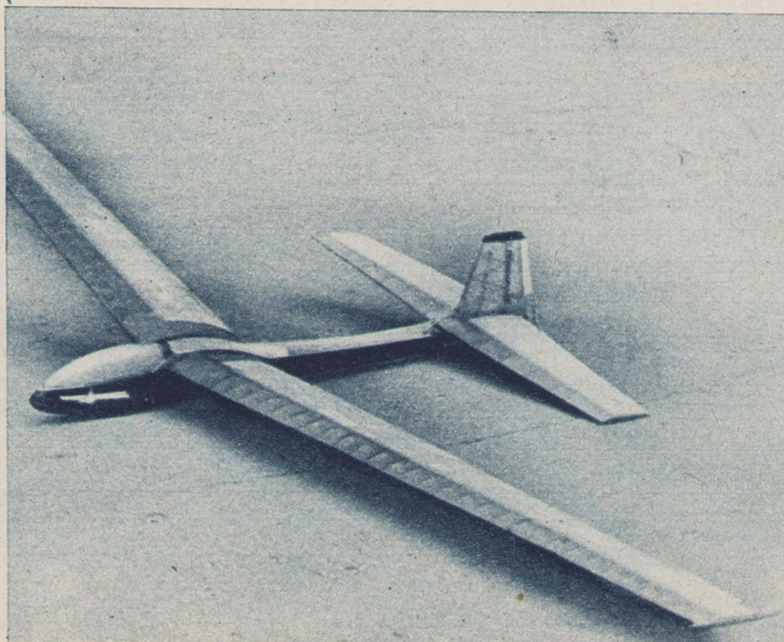


Zawodnicy szczecińscy na starcie. Zwraca uwagę nowoczesna bieżnia modelarska zbudowana w Szczecinie.

Radiomodel Włodzimierza Orechowa z Charkowa — osiągnął wysokość 3680 m.

Niedawno otrzymaliśmy list z ZSRR od Włodzimierza Orechowa, informujący o nowym rekordzie radiomodelu ustanowionym w Charkowie.

Model szybowca konstrukcji autora listu osiągnął po starcie z 200 m holu rekordową wysokość 3 680 m, lądując następnie w pobliżu miejsca startu. Dokumentacja z tego lotu zostanie przesłana do FAI celem zatwierdzenia rekordu. Na zdjęciu rekordowy model szybowca charakteryzujący się niezwykle piękną i celowo opracowaną sylwetką.



NOWE PRZEPISY CIAM

MIĘDZYNARODOWA Komisja Modelarska (CIAM) FAI na posiedzeniu w Hirzenhain (11 kwietnia 1959) ustaliła kilka nowych przepisów odnośnie szybowców A-2: Linka holownicza i urządzenie startowe (np. rolka, wyciągarka itp.) nie mogą przekraczać łącznej długości 50 m. A więc mierzymy długość holu wraz z wyciągarką.

Wyciągarka przy odczepianiu holu nie może być przez holującego odrzucana lub podrzucana do góry. W przeciwnym wypadku lot uznany jest za nieważny. Przepis ten uzasadniono licznymi notowanymi już wypadkami zranienia współzawodników przez rzuconą wyciągarkę.

W kategorii modeli zdalnie sterowanych ustalono, iż różnica punktów między zwycięzcą, a zawodnikiem zajmującym drugie miejsce, musi wynosić co najmniej 2%. W przeciwnym wypadku wyniki są uznane za jednakowe.

CZOŁGI POD WARKĄ

DOKOŃCZENIE ZE STR. 5

Między Magnuszewem a Grabowem, dalej na wschód aż ku brzegom Pilicy i znów na południe, i na północ aż poza Warkę.

Tu i tam widać bocznice i „żeberka“ torów kolejowych wybiegające w bok od magistrali. Tory wchodzą w las i giną.

Piloci raz jeszcze zawracają od Chynowa i Drwalewa na południe. Schodzą niżej, na 400 metrów, i przegarniają wzrokiem lasy ścielące się po obu stronach linii kolejowej do Radomia. Pęd czesze gęsty, kudłaty kożuch ciemnej zieleni, potykając się na odsłoniętych porębach i podbiegłych zagajnikami polanach. Wzrok pilotów śledzi ledwie widoczne szwy leśnych dróg i przesieków, przecedza drobniutki ścieg podkładów kolejowych i zahacza o każdy podejrzany kształt. Szukają...

Ale nawet z tej niebezpiecznie małej wysokości nie można zobaczyć wszystkiego, co kryje się w lasach. Ni stąd, ni zowąd spomiędzy gęstwiny świerkowego młodniaku lub może właśnie ze skraju sosnowego starodrzewia, gdzie — przysiągłbyś — nie ma żywego ducha, wypada rój pocisków smugowych: ciężkie karabiny maszynowe, działka przeciwlotnicze, gęsto rozsiane baterie większych kalibrów zasnuwają przestrzeń nieregularną, pokrzyżowaną przędzą ognia.

I znowu spokój. Wzdłuż szosy do Kozienic wlecze się leniwie kurz. Przenika między drzewa płowym tumanem i wolno wznosi się aż ponad gałęzie, aby zniknąć tuż za mostem nad Radomką.

I właśnie wtedy, w chwili gdy pierwsza para myśliwców mija rzeczkę, zrywa się z ziemi huraganowy ogień dział. To już nie pojedyncze baterie strzelające chaotycznie z różnych stron i według różnych elementów celowania. Te zapory stawiane pewnie i regularnie na różnych wysokościach, w odstępach krótkich jak mgnienie oka, te salwy bijące koncentrycznie, te czworoboki rozrywających się pocisków, zamykające jakby ciasną ramą całe ugrupowanie — muszą być kierowane z bardzo wielkiego zespołu dział, pozostającego pod jedną komendą.

Bystre oczy chor. Czownickiego odkryły ów zespół: wzdłuż obu brzegów Radomki, na lewo i na prawo od szosy, stoją czołgi!

W tej samej chwili głosy Bajowa i Tałdykina w słuchawkach:

— Uwaga! Czołgi!

Już czyjeś działko szyje po niemieckich pancerzach, gdy por. Kitajew pierwszy odchodzi na pełnym gazie wprost na południe, a za nim gęsiego wymykają się z pola ostrzału trzy garbate Iły. Za Iłami płyną w skręcie Jaki pierwszej pary; ich śladem leci por. Bajow.

— Poganiaj, Czownicki, poganiaj! — przynagla głośno. — Zaraz będzie pranie, zobaczysz.

Więc Czownicki „pogania“ zwiększając obroty, aż wszystkie maszyny — jak człony latającego smoka — wyciągają się w równym szeregu.

Wtedy por. Kitajew znów zakręca. Tym razem zakręca łagodnie i przecinając wielkim łukiem szosę zatacza regularne koło styczne do rzeki, nad którą ukryły się niemieckie czołgi. Siedem członów latającego smoka zwija się za nim w równych odstępach, tworząc krąg wklęsły ku środkowi, wskutek pochylenia samolotów w płytkim zakręcie.

I nagle Ił dowódcy z potężnego młyńca rzuca się stromo w dół. „Czarna śmierć“ wali się wprost na wymierzone w nią armatnie paszcze.

W tej samej chwili z ziemi podniósł się skoncentrowany, wściekły ogień armatni. Wiązki pocisków biją pod skrzydła, dokoła kadłuba, pomiędzy stery. Ujęły samolot w ostry nurt rwący rozpryskami, skłębiony obłokami wybuchów. On zaś gna wśród nich skośnie, sam jak ogromny pocisk wyjący pędem. Zdaje się, że runie w las, przebije splątane gałęzie i roztrzaska się pośród tych czołgów na ziemi, że żadna siła nie zdoła już zmienić stromego toru tej szaleńczej piki, w którą wprowadził go pilot.

Lecz nie! Tuż nad koronami sosen rozpędzona maszyna kładzie się lekko na burtę i nieomal muskając końcem skrzydła ich wierzchołki, wypada płynnym podciągniętym zakrętem na arenę horyzontu.

Tymczasem drugi szturmowiec już zamiótł sterami po niebie, złożył się do celu i pędzi w dół pomiędzy karbowanymi wstążkami dymu swych odpalonych rakiet. Już nowe serie z działek rąbią po czołgach, po namiotach ukrytych obok, po zaskoczonych, przypadłych do ziemi Niemcach.

I znowu zakręt wyciągnięty w ostatnim ułamku sekundy dziewięć metrów nad lasem, i potężne wybuchy rakiet następnego Iła, za którym już wykręca w dół czwarty...

Ale oto Jak ppłk. Tałdykina zwija się w ciasnym zakręcie. Już grają jego karabiny maszynowe. Już wstrząsają się od ich śpiesznego werbla gałęzie sosen. Już dymi ziemia i buchają płomienie nowych pożarów.

Chor. Gabis w sam czas kładzie na stanowiska niemieckie długą serię ognia, aby zapobiec salwie, do której przygotował się dowódca kompanii czołgów jeszcze nie tkniętych naszymi pociskami przeciwpancernymi.

Chor. Czownicki ogląda się w tył, szybkim spojrzeniem obejmuje przestrzeń dokoła i nad karuzelą krążących samolotów. Nie — nie ma żadnej obcej maszyny w powietrzu. Dowódca Iłów szybko skraca lukę, która powstała pomiędzy jego samolotami, a Bajow już nurkuje nacisnąwszy spusty broni maszynowej swego Jaka. Widać coraz wyższy czarny słup dymu, który kłębi się w dole i wyrasta nad lasem.

„To ułatwia celowanie“ — myśli Czownicki.

Już — na dół!!! Maszyna posłusznie załamuje gładki, łagodny zakręt i zaczyna szumieć pędem: syczy antena, gwiżdżą coraz cieniej fletnery na sterze wysokości, lekko wibruje kadłub.

Bufiasta, nierówna, postrzępiona powierzchnia lasu staje się coraz bardziej przejrzysta, w miarę jak z rosnącą szybkością zbliża się i rośnie w celowniku. Czownicki wolno, spokojnie naprowadza jego środek na błyski pożarów i odkłada poprawkę w głąb, aby poszerzyć promień ostrzału.

W jakimś okamgnieniu dostrzega wypływający w górę samolot Bajowa i naciska oba spusty na drążku sterowym. Dreszcz serii wstrząsa gondolą. Można w nim odróżnić grzmot działka i drobny trel karabinu maszynowego. Widać zbieżny tor smugowych pocisków. Poprzez korony drzew widać szare grzbiety czołgów.

„Po nich! — myśli Czownicki. — Po nich!“

Ale w tej samej chwili dostrzega bliskość ziemi: skośne w silnym skrócie rdzaworóżowe pnie sosen, pojedyncze gałęzie, ba! zielone igliwie i rude szyszki rosną gwałtowie w oczach, pędzą wprost na celownik...

„Ster na siebie!“ — dłoń instynktownie ściąga drążek, bodaj uprzedzając myśl o manewrze.

Jak jest posłuszny i zwinny, przemyka się gwałtownym susem tuż nad wierzchołkami drzew, uderzając w nie tylko wichurą, a pilot z ulgą wydycha zaparte w płucach powietrze: „Udało się tym razem!“

Tymczasem Iły już atakują powtórnie, aby odpalić pozostałe jeszcze rakiety. I znów myśliwcy — tym razem płasko, z daleka, aby rozrzut był większy, bo działa czołgów już umilkły i tylko niedobitki niemieckich załóg kryją się za ich rozbitymi wrakami.

Czownicki strzela tym razem oszczędniej. Trzeba zostawić zapas amunicji na wszelki wypadek: zadanie kończy się dopiero na lotnisku, bo w drodze powrotnej szturmowcy też muszą mieć osłonę zdolną do walki.

Powrót odbywa się zresztą spokojnie, zakłócony tylko raz, w okolicy Świerza, gdzie ciągną się stanowiska niemieckiej piechoty. Ale ogień, którym Niemcy żegnają wyprawę, wydaje się taki słaby, że po prostu nie warto zwracać nań uwagi. Pancerne Iły nawet nie zmieniają kursu; dwie pary myśliwców, lecące po bokach i wyżej, lekkimi unikami wychodzą z zasięgu pocisków.

Kurs — 60 stopni. Maciejowice — Sobolew — Żelechów. Z daleka widać płowozielone lotnisko: Zadybie Stare. Klucz szturmowy rozluźnia szyk: idą kolejno do lądowania pod wiatr. Wyprawa skończona.



KRONIKA LOTNICTWA SPORTOWEGO

BILANS KROSNA

W połowie sezonu Aeroklub Podkarpacki może poszczycić się już znacznymi sukcesami, szczególnie w sekcji szybowcowej. Do końca czerwca nasi szybownicy przelecieli 3 959 km, z tego 1 221 km po trasach zamkniętych (bez wyników Jerzego Wojnara na mistrzostwach Polski), zdobyli 3 złote odznaki szybowcowe, 2 srebrne, 3 diamenty za przeloty docelowe i wylatali około 400 godzin.

Początek dał instr. samolotowy Felicjan Kawala (13.IV) przewyższeniem 3 170 m, który w dwa tygodnie później przelotem do Nasielska — 327 km uzupełnił złotą odznakę. Następnym był Jan Samek, który 22.IV na trasie Krosno — Kraków — Sanok (301 km) zdobył pierwszy w tym roku diament. Drugi diament wywalczył ambitny pilot Tadeusz Ziemiański na 306 km trasie do Opola. O drugą złotą odznakę postarał się szef wyszkolenia Zygmunt Szubra uzupełniając ją przewyższeniem 3 300 m. Trzecią złotą odznakę zdobył instr. samolotowy Jerzy Szyłkiewicz, który 25.VI uzyskał przewyższenie 3 350 m i tym samym brakujący warunek. Zbigniew Kwiatek ratując honor szybowników zdobył diament docelem 312 km z Leszna do Ciechanowa.

Z młodszych pilotów na wyróżnienie zasługuje zdobywca srebrnej odznaki Ryszard Gunia, który swój pierwszy w życiu przelot wykonał na trasie docelowo-powrotnej 110 km Krosno — Rzeszów — Krosno.

Gorzej spisuje się sekcja samolotowa, która wylatała około 300 godzin oraz uzyskała 1 drugą klasę, a dwie dalsze są na ukończeniu. Dwóch pilotów ukończyło program podstawowy i jest przygotowanych do egzaminu do III klasy. Przeszkodę w szkoleniu do I klasy stanowi brak sprzętu (radio i samolot do akrobacji).

Sekcja spadochronowa może poszczycić się wykonaniem planu podstawowego. Poza wykonaniem 170 skoków z samolotu i 330 skoków z wieży w Rzeszowie, zorganizowano również skoki do jeziora w Rożnowie. Uzyskano 1 trzecią klasę, 2 drugie klasy są już na ukończeniu, a kolegom Zajdlowi i Wnękowi brakuje do pierwszej klasy tylko kilka skoków w nocy.

Mamy nadzieję, że najbliższe miesiące przyniosą również dalsze sukcesy pilotom i skoczkom Podkarpacia.

Zygmunt Tebich

SZYBOWNICY NOWEGO TARGU LATAJĄ...

Dzięki pomocy miejscowych władz Aeroklub Tatrzański zaczyna spełniać swą rolę. Tak np. do czerwca br. sekcja szybowcowa wylatała dwa razy więcej godzin niż w całym roku ubiegłym. Zorganizowana grupa pilotów wyczynowych daje o sobie znać licznymi przelotami. Łącznie wylatano 1 600 km i zdobyto 3 warunki do złotej odznaki. Skromne to co prawda w skali krajowej, ale u nas — rewelacja!

Miła atmosfera i intensywne latanie pozwoliły skupić liczną grupę ofiarnej młodzieży, która systematycznie zdobywa nowe uprawnienia. A w dni nielotne klub-świetlica w mieście zapełnia się młodzieżą.

Niedawno bawiła w aeroklubie grupa dziennikarzy radiowych. Nagrywali audycje o życiu naszego aeroklubu. Za pośrednictwem „Skrzydlatej“ — serdeczne im dzięki za pamięć o nas.

L. S.

ZAWODY MODELARSKIE W STALOWEJ WOLI

W dniu 28 czerwca 59 r. odbyły się na lotnisku w Turbi I Eliminacyjne Zawody Modeli Latających, zorganizowane przez Aeroklub Stalowowolski z udziałem modelarni Niska, Rozwadowa, Sarzyny, Rudnika i Stalowej Woli. Na starcie stanęło 33 zawodników z 60 modelami. Pierwsze miejsce indywidualnie w klasie III zdobył zawodnik z modelarni Rozwadów — Stefan Herdzik zdobywając 317 pkt, przed A. Kuczerą i Czesławem Perlichem ze Stalowej Woli. W klasie II pierwsze miejsce zajął R. Jackowski z Rozwadowa, natomiast w klasie I — J. Bolka również z Rozwadowa.

W punktacji końcowej zespołowo I miejsce oraz puchar przechodni zdobyli modelarze z Rozwadowa (1 125 pkt) przed modelarnią Stalowej Woli (1 070 pkt) i modelarnią z Sarzyny (910 pkt).

J. Zaremski

AEROKLUB MIELEC APELUJE

Zarząd Aeroklubu Mieleckiego zwraca się z prośbą do wszystkich sympatyków lotnictwa posiadających fotografie, czasopisma, modele oraz wszelkiego rodzaju pamiątki ilustrujące rozwój lotnictwa sportowego, a w szczególności Aeroklubu Mieleckiego od początku istnienia do chwili obecnej, o pisemne względnie telefoniczne skomunikowanie się z naszym aeroklubem (tel. 24 wewn. 235). Wspomniane pamiątki są potrzebne jako eksponaty na wystawę lotniczą organizowaną z okazji Tygodnia Lotnictwa Organizatorzy gwarantują zwrot eksponatów w terminie ustalonym.

NALOT SAMOLOTOWY BYŁ WIĘKSZY

W artykule „Organizacja lotnictwa sportowego w okresie XV-lecia Polski Ludowej“ zamieszczonym w Nr 30 (420) z dnia 22.VII.1959, na stronie 7 zakradł się błąd: w wierszu 42 od dołu, szpalta trzecia, powinno być: „W roku 1949 ogólny nalot szybowcowy zamykał się cyfrą około 12 200 godzin, zaś nalot samolotowy wynosił około 12 000 godzin“.

PODZIĘKOWANIE

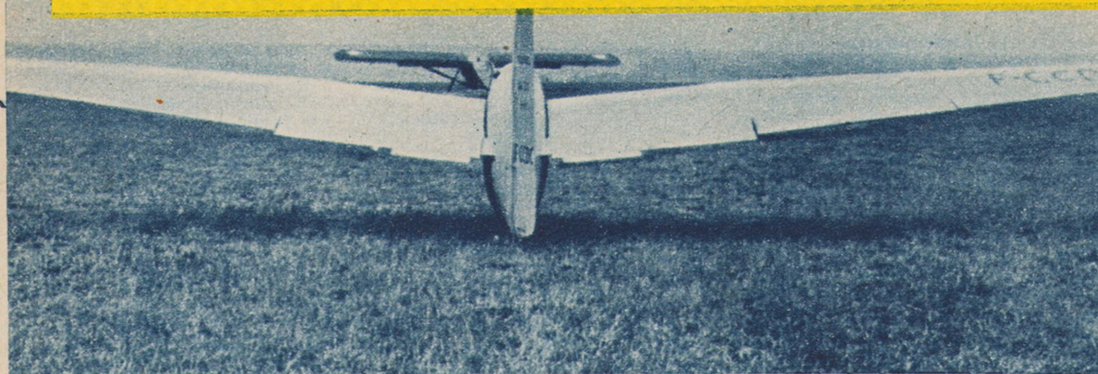
Kierownictwu i personelowi techniczno-administracyjnemu Wyczynowej Szkoły Szybowcowej w Lisich Kątach, z jej kierownikiem kpt. pilotem J. Sitarskim na czele, za serdeczną i troskliwą opiekę oraz instr. Andrzejowi Płazińskiemu za wzorowy instruktaż i... cierpliwość przy wprowadzeniu mnie do „Bractwa Trzech Mew“, tą drogą składa gorące podziękowania i wyrazy szczerego uznania

inż. Jerzy Pawlak

OGŁOSZENIE

NA BEZOGONOWCACH W CHAVENAY

JERZY R. KONIECZNY



Francuski „Bocian" — Morane-Saulnier startuje na holu z bezogonowcem Fauvel'a AV-22.

SPOŚRÓD wielu innych atrakcji, jakich doznałem w nadsekwańskiej stolicy Francji z okazji pobytu na XXIII Salonie Lotniczym, wyróżnić trzeba na pewno lot na znanym francuskim bezogonowcu konstrukcji inż. Charles Fauvel'a. Atrakcja to zresztą dość nieoczekiwana. W czasie wizyty w redakcji paryskiego tygodnika lotniczego „Aviation Magazine", inż. Skrzydlewski (który był ze mną) wyraził nieśmiało życzenie przelecenia się na „Fauvel'u". Redaktor Marmain uśmiechnął się, prosił zaczekać i podzwonił do departamentu lotnictwa cywilnego Ministerstwa Komunikacji i Robót Publicznych: „Może coś się da zrobić?". Dało się.

Następnego dnia zawędrowaliśmy na ulicę Croix Nivert 155 do tegoż departamentu, gdzie oczekiwał nas sympatyczny, starszy i pełen werwy pan Georges Abrial — główny inżynier lotnictwa cywilnego (funkcja w departamencie), równie doskonały pilot i wielki działacz francuskiego lotnictwa sportowego. Do naszej dwójki dołączyła mgr inż. Irena Kaniewska, którą pan Abrial — wiedząc, że jest także w Paryżu — również zaprosił na loty.

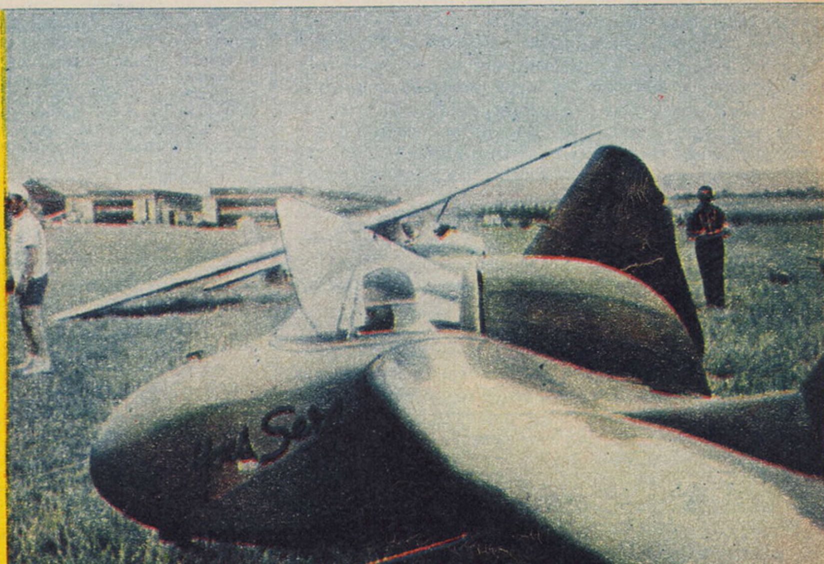
Departament, mieszczący się w kilku jedno- i dwupiętrowych budyneczkach, trochę przypominających dawne niemieckie baraki, zwraca naszą uwagę czystością, skromnym lecz nowoczesnym umeblowaniem, bardzo uprzejmą informacją i miłym powitaniem ze strony panów Abriala i siedzącego z nim razem w jednym pokoju inż. Erika Neslera, równie zasłużonego dla francuskiego sportu lotniczego pilota i działacza, a pełniącego obecnie w departamencie funkcję pilota doświadczalnego. Przy okazji dowiaduję się, że pan Nesler jest pierwszym szybowcowym mistrzem i wielokrotnym rekordzistą Francji. Oblatywał dziesiątki prototypów maszyn sportowych, a wśród nich także jako pierwszy prototypy szybowca bezogonowego AV-22 i AV-36. Trzeba tu jeszcze wspomnieć, że inż. Georges Abrial zajmował się w latach 30-tych również konstruowaniem szybowców i że profil skrzydła zastosowany w AV-22 jest właśnie jego pomysłu. W towarzystwie więc miłych, starszych a jakże pełnych werwy i młodzieńczego entuzjazmu panów, potwierdzających jeszcze raz tezę, że w lotnictwie, a szczególnie sportowym, człowiek nigdy nie czuje na sobie wieku, udajemy się dwoma autami na lotnisko.

Już na przedmieściu Paryża wpadamy w piękną autostradę, którą jedziemy w kierunku Nantes. 5 km przed Wersalem skręcamy w lewo na boczną szosę; mijamy miasteczko Chavenay i w chwilę potem wjeżdżamy na lotnisko szkoły i aeroklubu o tej samej nazwie. Stąd do centrum stolicy Francji tylko 25 km. Jest to jeden z 60 aeroklubów, jakie znajdują się w Paryżu i jego najbliższym rejonie. Mniej więcej na około 20 aeroklubów przypada 1 państwowa szkoła lotnicza. Chavenay jest równocześnie — niezależnie od tego że znajduje się tam aeroklub, którego prezesem jest właśnie inż. Abrial — jedną z tych szkół. Informują mnie przy okazji, że we Francji jest około 400 aeroklubów, około 20 szkół państwowych i kilka szkół centralnych.

Lotnisko w Chavenay niezbyt duże, ale malowniczo położone w terenie pagórkowatym. Na nim niewielki kremowy budynek portowy i kilka solidnych hangarów. Sprzętu w nich dużo, szczególnie szybowców. Trafiliśmy akurat na intensywne latanie szybowcowe. Nad lotniskiem duży ruch. Co chwilę startuje i ląduje jakiś szybowiec. Przed lądowaniem nie obowiązuje krąg nad lotniskiem. Wyciągarki w zasadzie nie używa się. Na lotnisku spostrzegam samoloty: Morane-Saulnier — jeden przypominający wyglądem niemieckiego „Storcha", drugi dwumiejscowy do treningu i akrobacji oraz do holowania, całkowicie metalowy górnopłat oraz Boisavia B-609 „Mercury" R II, mogący holować równocześnie trzy szybowce. Z tych ostatnich widzę: przed hangarem dwumiejscowy SNCAN C-800 do szkolenia i treningu, z miejscami obok siebie, przy czym lewy (patrząc z przodu) fotel (instruktora) jest nieco cofnięty do tyłu, dalej stoi również dwumiejscówka znajdująca się obecnie w próbach Wassmer WA-30 „Bijave" z miejscami w tandem, bardzo prostej konstrukcji. Jest też jednomiejscówka Air-102 i oczywiście bezogonowiec: dwumiejscowy AV-36.

Nie zdążyłem się nawet dobrze rozejrzeć po aeroklubie i szkole w Chavenay, kiedy inż. Abrial zaprasza już na loty. Aż podziw bierze jak szybko, nie naruszając w niczym porządku latania, przygotowano szybowce do lotów (łącznie z formalnościami — ubezpieczenia) dla polskich gości. Loty zapoznawcze z inż. Kaniewską i inż. Skrzydlewskim odbywa kolejno na dwumiejscowym AV-22 inż. Abrial osobiście. Potem idą już loty solowe na AV-36, które polscy piloci odbywają z wielkim zadowoleniem. I mnie też udało się odbyć lot na bezogonowcu AV-22 w towarzystwie Erika Neslera. Słowo daję, nie czuje się w locie żadnej różnicy w stosunku do innych szybowców z normalnym usterzeniem.

Francuzi obecni na lotnisku są dla nas serdeczni i uczynni. Wśród nich znalazłem także jednego, który był na mistrzostwach w Lesznie. Nie ma słów zachwytu dla naszej organizacji. Tak, tak, Leszno jest znane obecnie w całym świecie



Inż. Skrzydlewski, pilot doświadczalny SZD, na chwilę przed startem na bezogonowcu AV-36 na lotnisku w Chavenay.

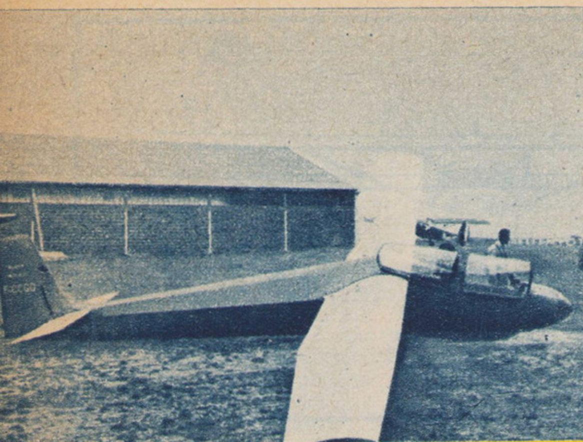
Wszystkie zdjęcia: J. R. KONIECZNY



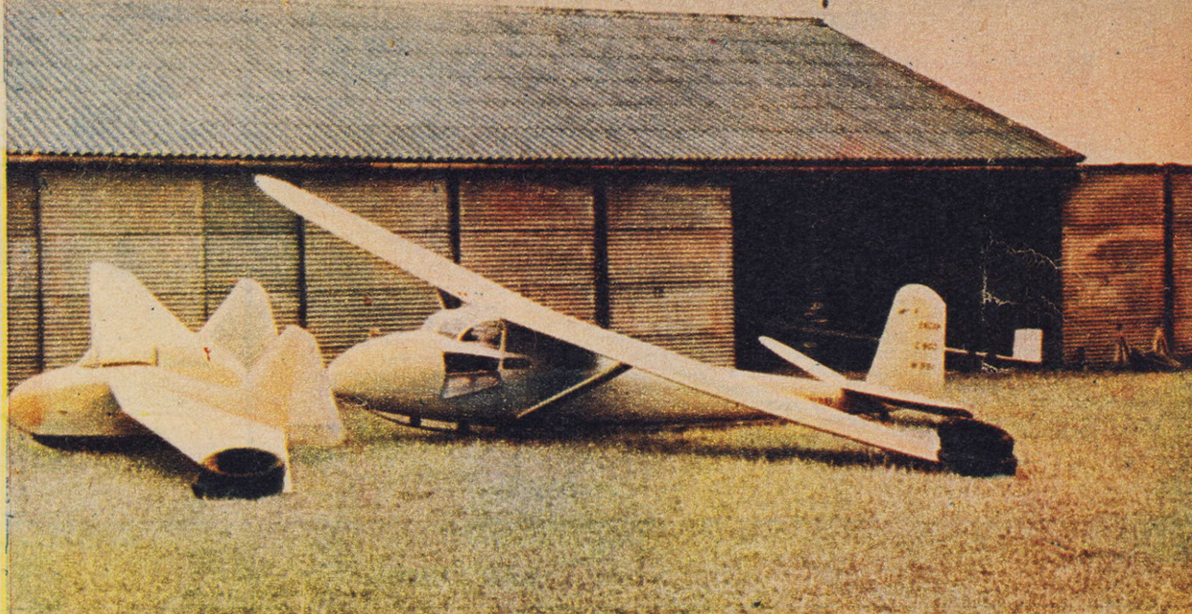
Inż. Skrzydlewski wraz z inż. Abrialem (z tyłu) przed startem do lotu zapoznawczego na AV-22.



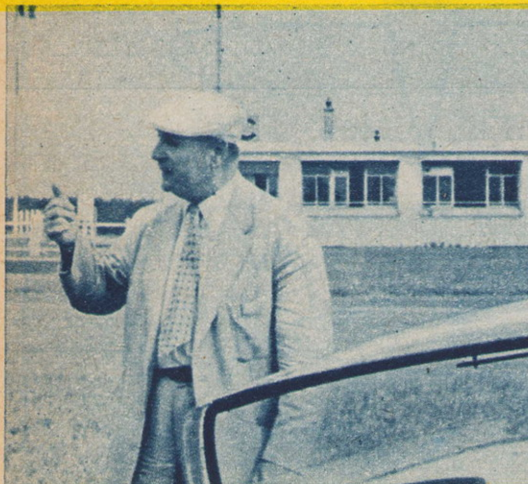
Morane-Saulnier ze znakami wojskowymi: wyglądem przypomina niemieckiego „Storcha". W aeroklubie i szkole w Chavenay z powodzeniem holuje szybowce.



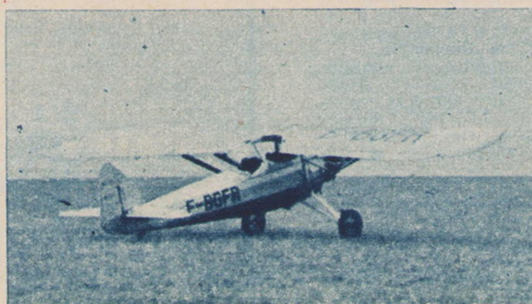
Dwumiejscowy szybowiec Wassmer WA-30 „Bijave".



Przed jednym z hangarów na lotnisku w Chavenay. Z lewej — bezogonowiec Fauvel AV-36, z prawej — dwumiejscówka SNCAN C 800 (z miejscami obok siebie).



Inż. Georges Abrial. W głębi budynek portu lotniczego w Chavenay.



Całkowicie metalowy Morane-Saulnier przeznaczony do treningu, akrobacji i holowania.



Samolot Boisavia B-603 „Mercury" R II może holować równocześnie trzy szybowce.

i robi nam do dziś dobrą propagandę. Można usłyszeć wiele przyjemnych słów. Cóż, kiedy miły tam pobyt przerywa niespodziewanie ulewny deszcz. Sympatyczni gospodarze odwożą nas z powrotem do Paryża.

Za przyjemny pobyt w Chavenay i za loty na bezogonowcach Fauvel'a składam tą drogą w imieniu całej trójki jeszcze raz serdeczne podziękowanie panom: inż. Abrialowi, inż. Neslerowi i red. Marmain.

A oto, w uzupełnieniu zdjęć, jeszcze wrażenia z lotów na bezogonowcach i opinie inż. Kaniewskiej i inż. Skrzydlewskiego:

Mgr inż. IRENA KANIEWSKA: Bezogonowce Fauvel'e mają jedną bardzo ciekawą cechę: posiadają one mianowicie skrzydło proste bez żadnego skosu, tak charakterystycznego dla naszego „Nietoperza" czy też innych latających konstrukcji bezogonowych. Muszę przyznać, że — jak dotychczas — odnosiłam się nieco nieufnie do sprawozdań z lotów AV-36, w których publikowano, że szybowiec jest bardzo łatwy w pilotażu. Małe momenty bezwładności względem osi poprzecznej oraz brak tłumień ruchów pochylających zdawałyby się sugerować, że szybowiec winien być bardzo chybotliwy podłużnie (tzn. „na wysokość"). Jednakże już pierwszy lot na dwumiejscowym AV-22 wraz z inż. Abrialem w roli instruktora przekonał mnie, że szybowiec zachowuje się całkiem „normalnie", a jego lot w powietrzu nie różni się od szybowca ortodoksyjnego o klasycznych kształtach. Szybowiec AV-22 wykazywał pewną nerwowość w sterowaniu podłużnym; okazało się, że jest ona spowodowana małym zakresem pełnego ruchu drążka sterowego, który musiał być ograniczony ze względów konstrukcyjnych (mało miejsca w 2 kabinie). Szybowiec holowany za jeden zaczep, umieszczony dość wysoko na nosie kadłuba, szybko uzyskał 700 m. (Przy czym muszę dodać, że w celach doświadczalnych przechodziliśmy przez strugi zaśmigłowe i lecieliśmy również pod strugami, bez jakichkolwiek większych zaburzeń równowagi). Po wyczepieniu spróbowałam różnych ewolucji: krążenia, przeciągania, przewrotów. Wszystko to nie różniło się od pilotażu np. „Jeżyka" czy „Komara". Szczególnie efektywny był głęboki ślizg, cecha bardzo cenna przy podchodzeniu do lądowania, gdyż płyty hamulcowe umieszczone są tylko na dolnej powierzchni skrzydła. Na jednomiejscowej wersji Fauvel'a linka holownicza zaczepiona jest nie na nosie szybowca, lecz za pośrednictwem dodatkowej linki (w kształcie V) do zaczepów pod skrzydłami szybowca. Dawało to dodatkowe efekty wzrokowe, gdyż w momencie zluzowania się linki holującej całe widełki znikały gdzieś pod szybowcem. AV-36 okazał się również jak najbardziej prawidłowy i spokojny w pilotażu. Był on nawet mniej nerwowy „na wysokość", ze względu na większy ruch drążka w kabinie. Spróbowałam zmiany kierunku krążenia, górek, przewrotów. Wszystko „grało". Słowo daję, gdyby nie to, że obejrzawszy się można było stwierdzić, że szybowiec nie posiada ogona, przysięgłabym, że lecę na najbardziej „normalnym" szybowcu. Szybowiec wykazywał poniżej 1 m/sek opadania, co dla tego typu szybowca doświadczalno-treningowego jest wynikiem całkiem dobrym.

Mgr inż. STANISŁAW SKRZYDLEWSKI: Bezogonowce AV-22 i AV-36 są zupełnie prawidłowe w pilotażu, nie odbiegającym od szybowców ortodoksyjnych. Nie ma przesady w twierdzeniu, że szybowce te można śmiało stosować dla pilotów o niewielkim nalocie, rzędu kilkudziesięciu godzin. Jedyną cechą charakterystyczną jaką zauważyłem w Fauvel'u, różniącą ten bezogonowiec od szybowców zwykłych, jest to że w locie na holu w pobliżu strugi zaśmigłowej występują trudności w utrzymaniu równowagi poprzecznej. Stateczność i sterowność tych szybowców jest bez zastrzeżeń. Start i lądowanie zupełnie łatwe. Doskonałość bezogonowców AV, jak odnoszę wrażenie, tak na oko, jest rzędu 20—22. Nie ulega wątpliwości, że to co Francuzi podają o tym typie szybowca odpowiada prawdzie. Warto tu może zwrócić uwagę i na ten fakt: z jaką łatwością myśmy te loty na AV dostali.



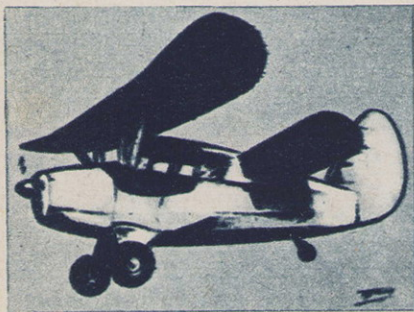
Konstruktor i pilot inż. Kaniewska wraz z inż. Abrialem (z tyłu) w kabinie dwumiejscowego szybowca konstr. inż. Ch. Fauvel'a AV-22.

MIGNET HM-370 ● FRANCJA

W ŚRÓD projektów złożonych na francuskim konkursie samolotów popularnych nie mogło oczywiście zabraknąć projektu Henri Mignet'a, którego nazwisko jest nierozerwalnie związane z ideą lekkiego samolotu popularnego przeznaczonego „dla wszystkich". Już w latach trzydziestych budował Mignet swoje „Pchły powietrzne" (Pou-du-ciel), zapoczątkowując swym przykładem ruch konstrukcyjny na polu samolotów lekkich. Niezmużony niepowodzeniami Mignet pozostał od pierwszych dni wierny wynalezionemu przez siebie układowi tzw. „latającej szczeliny". Od lat ulepsza on niezmordowanie swe samoloty. Obecnie jego projekty nie posiadają już niebezpiecznych własności, co zostało potwierdzone szczegółowymi próbami w tunelu aerodynamicznym.

HM-370 jest dwumiejscowym, jednosilnikowym dwupłatem o układzie „tandem" (skrzydła jedno za drugim).

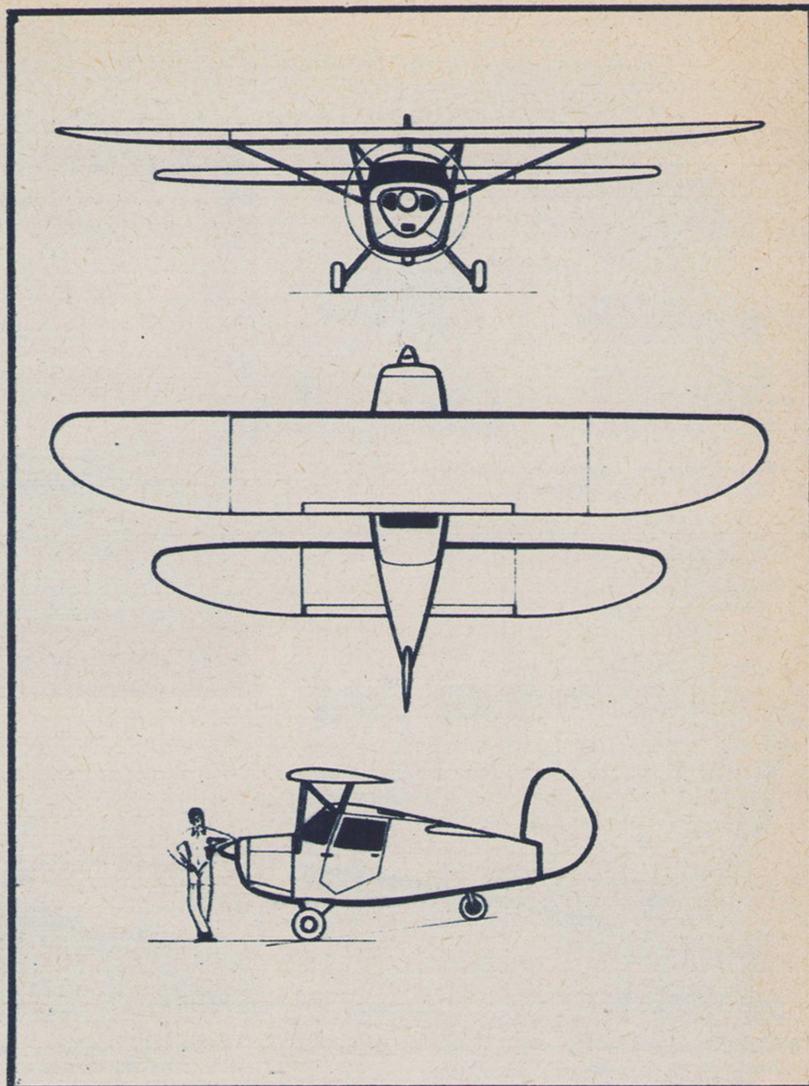
Każde ze skrzydeł składa się z prostokątnej części środkowej i eliptycznych, składanych, zakończeń o niewielkim skosie. Konstrukcja drewniana, dwudźwigarowa. Przednie skrzydło, większe, zamocowane jest nad kadłubem na kozle z rur stalowych i na dwóch pojedynczych zastrzałach w sposób ruchomy tak, że może zmieniać swój kąt nastawienia. Jest to wykorzystane do sterowania wysokości. Zwraca uwagę brak lotek. Tylne skrzydło, wolnonośne, zamocowane jest na kadłubie w niewielkiej odległości z tyłu i poniżej skrzydła przedniego, tak że oba skrzydła tworzą coś w rodzaju szczeliny (slotu). Na krawędzi spływu środkowej części obu skrzydeł zabudowane są wąskie klapki wyważające, przy czym klapka tylnego skrzydła wychyla się automatycznie, stosownie do wychyleń skrzydła przedniego.



Krótki kadłub z rur stalowych, kryty płótnem, mieści dwumiejscową krytą kabinę o miejscach obok siebie. Sterowanie uproszczone, tylko przy pomocy wolantów (brak sterownic nożnych). Wychylenia wolantów w przód — w tył sterują wysokością, a obrót w lewo — w prawo — kierunkiem. Usterzenie składa się tylko ze steru kierunku (bez statecznika), umieszczonego na końcu kadłuba.

Podwozie stałe, trójkołowe, odwrócone (trzecie koło z tyłu). Wszystkie koła samonastawne, tylne sterowane.

Napęd, zgodnie z warunkami konkursu, stanowi silnik płaski o mocy 90 KM, typu Continental C-90-14F. Śmigło dwułopatowe, stałe. Rura wydechowa zaopatrzona w tłumik. (JS)



DANE TECHNICZNE

Wymiary:			
Rozpiętość	—	10,0	m
Rozpiętość (skrzydła złożone)	—	5,0	m
Długość	—	5,35	m
Powierzchnia skrzydeł (łączna)	—	20,0	m²
Ciężary:			
Ciężar w locie	—	530	kG
Obciążenie powierzchni	—	26,5	kG/m²
Obciążenie mocy	—	5,9	kG/KM
Osiągi:			
Prędkość przelotowa	—	180	km/h

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

DAVIS DA-1 ● USA

OPRÓCZ kilku dużych firm budujących samoloty dla prywatnych nabywców, jak Cessna, Piper i Beech, istnieją w Stanach Zjednoczonych dziesiątki niewielkich zakładów lub warsztatów, które w sposób nieco amatorski, nie przemysłowy zajmują się również budową własnych typów samolotów. Nierzadko cała działalność takiej „wytwórni" ogranicza się do zbudowania jednego lub kilku prototypów. Rzadko trafia się między nimi konstrukcja godna zainteresowania. Takim chlubnym wyjątkiem jest niewątpliwie samolot skonstruowany i zbudowany przez inż. Davisa z Lake Village w stanie Indiana.

Davis DA-1 jest pięciomiejscowym, jednosilnikowym, zastrzałowym górnopłatem turystycznym, konstrukcji całkowicie metalowej.

Prostokątne skrzydło o stałym profilu jest konstrukcji dwudźwigarowej. Poszczególne arkusze pokrycia tworzącego keson przynitowane są brzegami do wystających żeber, co bardzo ułatwia wykonanie. Całe skrzydło składa się z kilku tylko rodzajów powtarzalnych elementów konstrukcyjnych, klapy i lotki zawieszone na zwykłych zawiasach mają konstrukcję bezżebrową i kryte są blachą żłobkowaną.

Ciekawe jest również usterzenie, które składa się z dwóch identycznych elementów ustawionych w V. Są to powierzchnie całkowicie wychylane (brak statecznika), wyważone masowo. Konstrukcja składa się z kesonu noskowego i spływu wykonanego z żłobkowanej blachy. Do wyważenia służą osobne klapki wyważające (trymery) umieszczone pod usterzeniem.

Kadłub o przekroju wielokątnym, zbliżonym do prostokąta, ma konstrukcję rurową. Pokrycie z blachy duralowej składa się wyłącznie z płaskich arkuszy. Jedynie maska silnika składa się z powierzchni nie płaskich, ale i one są rozwijalne.

Kabina mieści 5 osób, dwie z przodu i trzy z tyłu. Drzwi z prawej strony. Bagażnik z tyłu.

Podwozie trójkołowe. Główne koła amortyzowane goleniami sprężystymi.

Silnik Lycoming 0-360 o mocy 180 KM. Śmigło dwułopatowe, drewniane stałe.



DANE TECHNICZNE

Wymiary:			
Rozpiętość	—	9,40	m
Długość	—	6,75	m
Powierzchnia nośna	—	15,15	m²
Ciężary:			
Ciężar własny	—	500	kG
Ciężar całkowity	—	1 085	kG
Osiągi:			
Prędkość maksymalna	—	240	km/h
Prędkość przelotowa	—	210	km/h
Zasięg	—	1 000	km

DOKOŃCZENIE ZE STR. 4

gratulacje. Nie obeszło się też bez pocałunków. Potem członkowie drużyny krakowskiej długo podrzucali swego „szefa" w górę. A Jasio Cierniak lekko uśmiechnięty i na pewno wzruszony, dziękował wszystkim za te gratulacje i dowody życzliwości. A wszystko to działo się w odległości około 30 m od środka krzyża. Tymczasem skoki trwały dalej. Toczyła się walka o drugie, trzecie i dalsze miejsca. Skok Szwedziuka nie groził Zapaśnikowi odebraniem drugiego miejsca. On sam ostatecznie zajął trzecią lokatę.

Zwycięzcą konkurencji został młody skoczek z Aeroklubu Śląskiego Edward Kulesza, przed Bułgarem Cenkowem. Wśród kobiet pierwsze miejsce zajęła zdecydowanie Angielowa (Bułgaria) przed Chmielarczykówną.

★

Mistrz Sportu Jan Cierniak należy do czołowych polskich skoczków spadochronowych. Zdobycie więc przez niego tytułu mistrza Polski na rok 1959 nie było dziełem przypadku. Już na mistrzostwach świata w Moskwie (1956) i w Bratysławie (1958) zajął najlepsze miejsca spośród naszych zawodników. Również Mistrzyni Sportu Tosia Chmielarczyk zalicza się obok Mistrzyni Sportu Ani Franke do najlepszych kobiet w polskim sporcie spadochronowym.

W sumie trzeba stwierdzić, że V Spadochronowe Mistrzostwa Polski — pomijając niektóre niedociągnięcia organizacyjne, o czym mowa będzie w jednym z następnych numerów, łącznie z bardziej szczegółowym omówieniem tej imprezy — wykazały duży wzrost poziomu, techniki i taktyki skoku oraz spadania płaskiego. A na to właśnie czekamy!

TADEUSZ MALINOWSKI

CIĄG DALSZY ZE STR. 7

Popatrzałem znacząco na Małchasjana. Amerykanie i Kanadyjczyk patrzyli na nas uważnie.

Małchasjan lekko kiwnął głową.

— Rozumiem, w porządku.

Stało się jasne, że mamy wyjątkową okazję — jak mówią lekkoatleci — zrobić na tym dystansie dobry czas.

Amerykanie i Kanadyjczyk ciekawi są z jaką prędkością będziemy lecieć, na jakiej wysokości i ile zużyjemy paliwa. Odpowiadam lakonicznie:

— Dowiemy się w Moskwie.

A więc lecimy. Całą załogą idziemy do samolotu. Zajmujemy miejsca. Jeszcze raz obrzucam wzrokiem maszynę. Patrzę na błyszczące światłami drogi manewrowe i pasy startowe. Na jednym z nich, biegnącym w stronę morza, będziemy startować. Pasy biegnące w stronę miasta są w nocy nieczynne. Nie wolno zakłócać snu mieszkańców miasta.

(cdn)

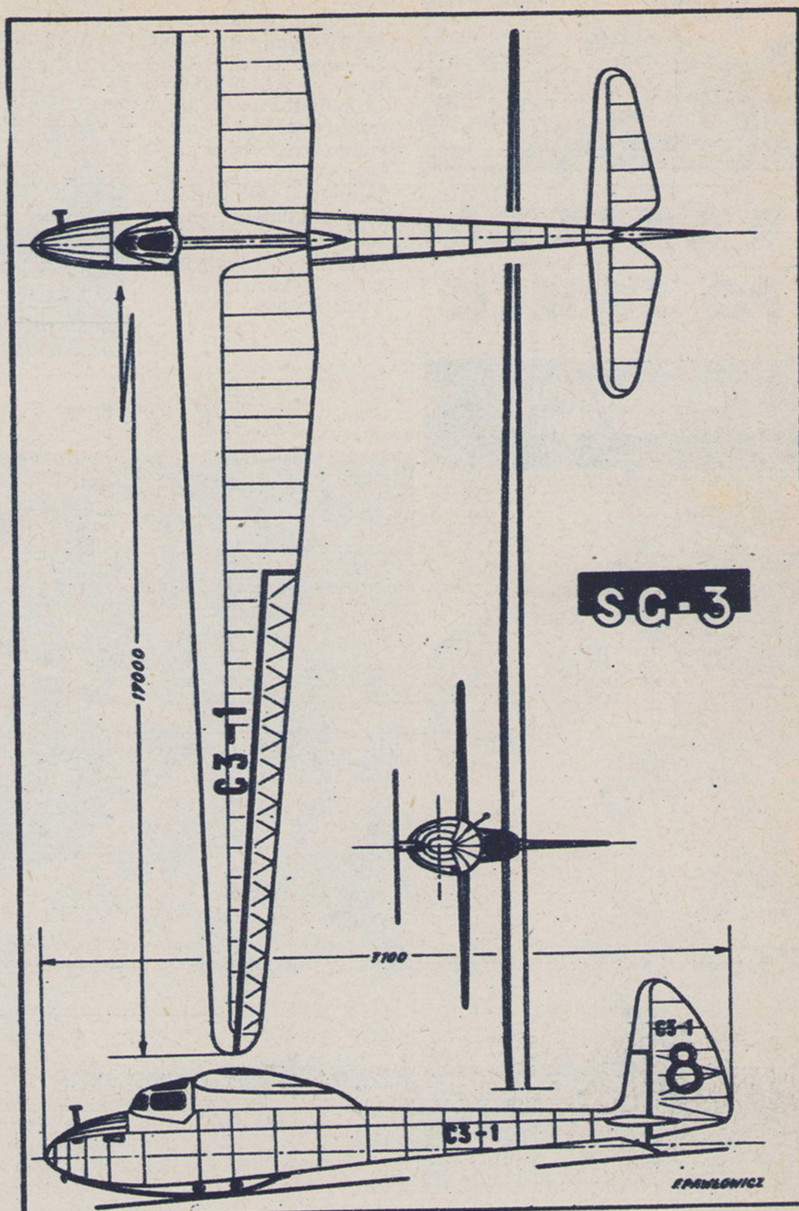
SZYBOWIEC WYCZYNOWY SG—3

SZYBOWIEC wyczynowy SG-3 konstrukcji inż. Szczepana Grzeszczyka zbudowany został w 1933 r. w Warsztatach Szybowcowych w Warszawie. Był to grzbietopłat o dwudzielnym, wolnonośnym płacie konstrukcji jednodźwigarowej.

Kadłub o owalnym przekroju posiadał trzy podłużnice; pokrycie kadłuba ze sklejki. Zakończenie kadłuba tworzył statecznik pionowy, który stanowił jedną całość z kadłubem i posiadał również sklejkowe pokrycie. Kabinę umieszczono przed płatem i była ona całkowicie osłonięta zdejmowaną osłoną z oknami z celuloidu. W późniejszym okresie osłonę tę zamieniono na inną owiewkę, o lepszej widzialności ze szkła organicznego. Ster wysokości bez statecznika poziomego. Lotki miały napęd różnicowy. Płat posiadał profile Warszawskiego Instytutu Aerodynamicznego nr 336 i nr 192. Największa głębokość płata przy kadłubie wynosiła 1,40 m, najmniejsza zaś na końcach 0,45 m.

Szybowiec SG-3 był jednym z najpopularniejszych szybowców wyczynowych, na którym ustalono w Polsce szereg rekordów. Był on też dalszą ewolucją szybowca SG-28, który również chlubnie zapisał się w historii polskiego szybownictwa. Szybowiec SG-3 był kilkakrotnie modyfikowany i oznaczany: SG-3/35, SG-3/36 i SG-3 bis. Szybowiec SG-3 bis różnił się najbardziej od swego pierwowzoru ze względu na „łamany" płat. Szybowiec ten również zostanie opisany w niniejszym cyklu.

FELIKS PAWŁOWICZ



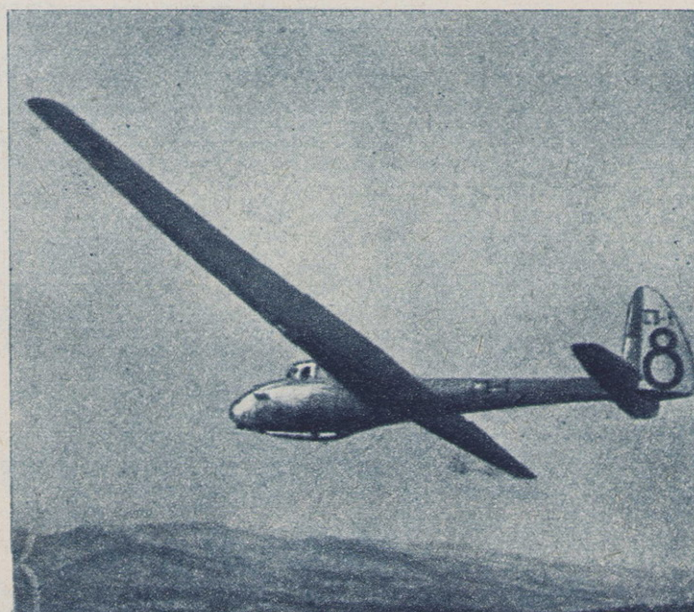


Foto ze zbiorów autora

DANE TECHNICZNE:

Rozpiętość	—	17,00 m
Długość	—	7,10 m
Pow. nośna	—	16,51 m²
Ciężar własny	—	149 kG
Obciążenie pow.	—	13,7 kG/m²
Doskonałość max.	—	26,8



WYDAJĄ WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 4-00-61—7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.). Redaktor Naczelny — 4-24-10.

Redaguje Kolegium w składzie: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO 1-6-100024 Warszawa. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Prenumeratę należy wpłacać do 15 każdego miesiąca na następny. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa ul. Miedziana.

NUMER PODPISANO DO DRUKU 12.VIII. 1959 R. ZAM. 4556/C W-48



RAKIETĄ PO ŚWIECIE

NAD ATLANTYKIEM

Gdyby ktoś wykonał zdjęcie unosząc się wysoko nad Oceanem Atlantyckim, otrzymałby taki mniej więcej obraz ruchu samolotów pasażerskich. 71 samolotów z 3 295 ludźmi na pokładzie przemierza w jednej chwili olbrzymie przestrzenie wód kontynentów.

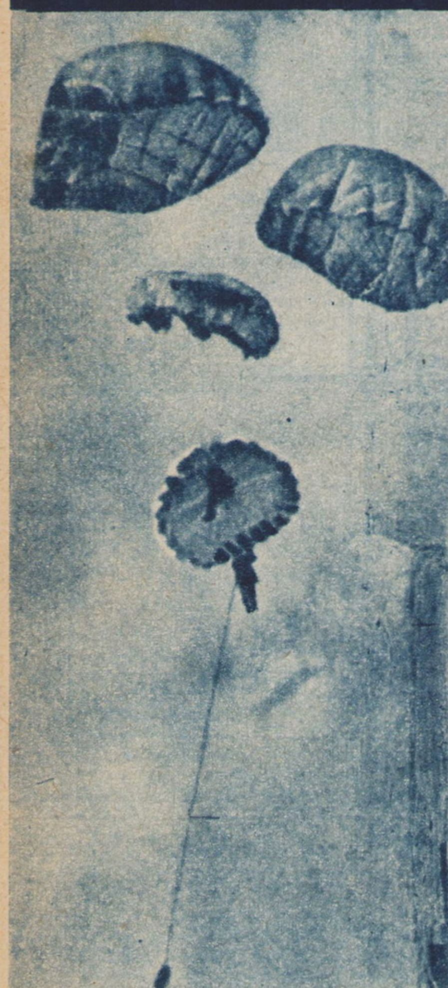


Z WYSTAWY W MOSKWIE



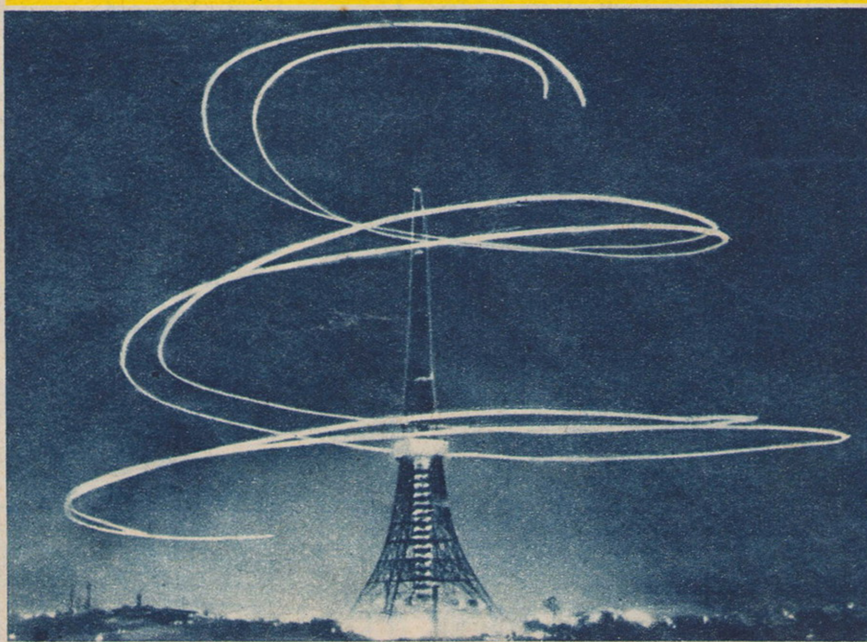
Licznie reprezentowane są na wystawie osiągnięć gospodarki narodowej ZSRR — eksponaty z dziedziny lotnictwa. Zdjęcie przedstawia samolot odrzutowy Tu-104 i śmigłowce Mi-4 oraz Mi-1 na wystawie w Moskwie.

DOWÓD ODWAGI I ZIMNEJ KRWI



Pierwszy wyskoczył z samolotu radiotelegrafista szeregowy Stojanow, po nim sierżant Soroka. Drugi skoczek znalazł się zbyt blisko od kolegi. Byli już w pobliżu ziemi, gdy Soroka utknął nogami w czaszy spadochronu Stojanowa. Oba spadochrony Soroki zaczęły się zwijać, zaś skoczek runął w dół. W tym momencie Stojanow chwycił linki spadochronu Soroki, ten zaś uczepił się zwisającej linki nadajnika radiowego, co widać na zdjęciu wykonanym przez świadka wydarzenia. Obaj uratowali się.

ŚMIGŁOWCEM NAD TOKIO



Najwyższą wieżą telewizyjną na świecie jest wieża tokijska (333 m). Na zdjęciu — ślad świetlny śmigłowca okrążającego wieżę telewizyjną.

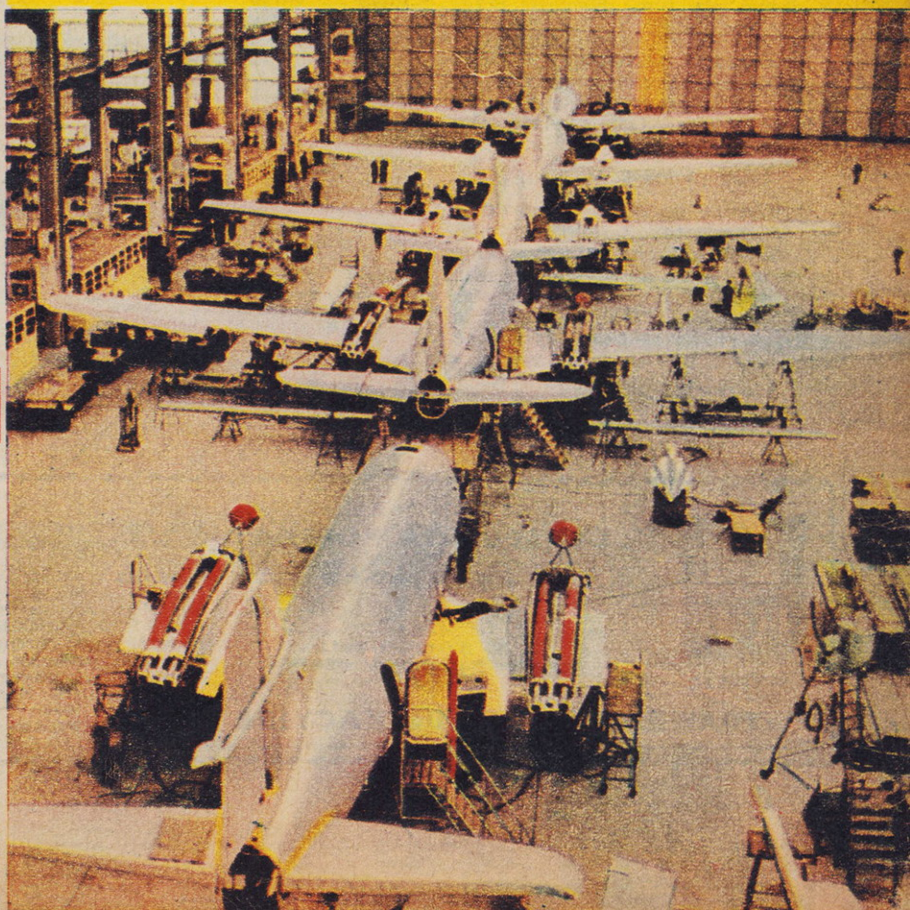


— Czy może mi pan powiedzieć gdzie jest właściwie góra?

„Zeit im Bild"

SREBRNE PTAKI Z DREZNA

W Dreźnie budowane są z radzieckiej licencji znane samoloty pasażerskie Il-14. Niedawno w zakładach produkujących te maszyny oddano do użytku nową wielką halę montażową. Samoloty budowane w NRD cenione są wysoko ze względu na solidność wykonania i 100% bezpieczeństwa.



CZKAŁOW NIEZNANY

Czytelnicy „Skrzydlatej" niejednokrotnie już oglądali zdjęcia sławnego lotnika-rekordzisty radzieckiego z lat przedwojennych, Walerego Czkałowa. Takiego zdjęcia jednak — chyba jeszcze nie widzieli: Czkałow fotografujący... fotoreporterów, chcących go sfotografować.



ZDJĘCIA: „Sowietskaja Awiacja", NBI, „Sowietskij Sojuz", „Izwiestia".